

3 1761 11849574 6

Government
Publication

Government
Publication



Digitized by the Internet Archive
in 2024 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761118495746>

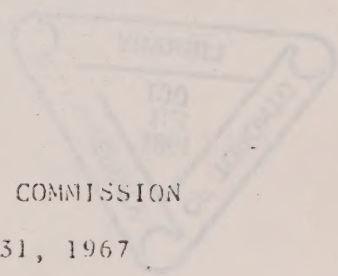
CA
TA
-K

CANADIAN TRANSPORT 128/3375

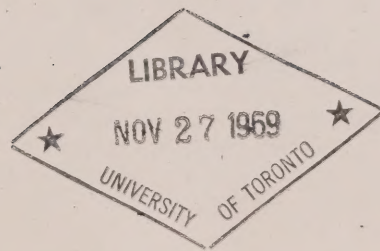
Mr. J. W. Fisher	President
Mr. J. W. Fisher	Vice-President
Mr. J. W. Fisher	Chairman, Water Transport Committee
Mr. J. W. Fisher	Chairman, Road Vehicle Transport Committee
Mr. J. W. Fisher	Chairman, Railways Transport Committee
Mr. J. W. Fisher	Chairman, Air Transport Committee

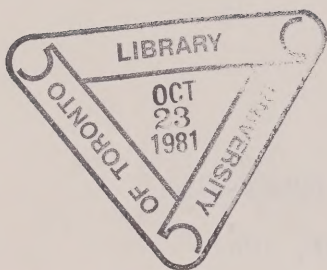
Canada

REPORT OF THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 1967



Approved January 14, 1968, Standing Committee 15, 1968
Approved October 15, 1968, effective January 1, 1969





CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

Hon. J.W. Pickersgill	President
Pierre Taschereau	Vice-president
H.J. Darling	Chairman, Water Transport Committee
Laval Fortier	Chairman, Motor Vehicle Transport Committee
D.H. Jones	Chairman, Railway Transport Committee
G. Morisset	Chairman, Air Transport Committee
J.R. Belcher	
G.R. Boucher	
A.P. Campbell	
J.F. Clark	
R.R. Cope	
J.E. Dumontier	
H.H. Griffin	
W.R. Irwin	
A.S. Kirk	
J.A.D. Magee	
J.M. Woodard	

Appointed January 10, 1968, effective February 15, 1968.

Appointed September 18, 1967, effective January 1, 1968.

This is the first annual report of the Canadian Transport Commission.

The Commission was established on September 19, 1967, with the bringing into force by proclamation of the Governor in Council of Part I of the National Transportation Act. On the same day, pursuant to the provisions of the Act, the persons who were members of the Board of Transport Commissioners for Canada, the Air Transport Board and the Canadian Maritime Commission became members of the Canadian Transport Commission. At year end, as a result of additional appointments and the resignation of Mr. Rod Kerr, Q.C., the Commission consisted of fifteen members.

On September 20, 1967, the Commission held its first meeting and established the following committees:

- (a) Railway Transport Committee
- (b) Air Transport Committee
- (c) Water Transport Committee
- (d) Motor Vehicle Transport Committee
- (e) Commodity Pipeline Transport Committee
- (f) Review Committee;

and defined the powers and duties of each committee. It also adopted new rules of practice and procedure and caused them to be published in the issue of October 14, 1967, of the Canada Gazette.

The Commission met formally on two subsequent occasions in 1967.

This report covers the activities not only of the Commission, for the period from September 19 to December 31, 1967, but also of the predecessor agencies of the Commission for the full calendar year 1967. The more detailed statistical information which had been provided in the past in the reports of the predecessor bodies is available to the public and may be obtained on request of the Secretary of the Commission.

The establishment of the Commission as of December 31, 1967, was 360, of which 335 positions were filled on that date. Separations throughout the year numbered 85; 84 actions for replacement were taken.

RAIL AND COMMUNICATIONS

During 1967 a total of 2,310 applications were dealt with by the Board of Transport Commissioners or Railway Transport Committee of the Commission and 3,518 orders and one General Order were issued.

135 applications were filed by railway companies for the removal of agents, replacement of agents with caretakers and removal of caretakers.

Nine public hearings were held in Ottawa and across Canada by the Board of Transport Commissioners. The Railway Transport Committee held a hearing in St. John's, Newfoundland in December on an application by the Canadian National Railways to discontinue railway passenger service in Newfoundland.

There were 497 accidents resulting in deaths and injuries at highway-railway level crossings; total motor vehicle registrations in 1967 approximate 7,350,000. A total of 3,341 engineering projects related to highway-railway crossings were submitted for approval, and commitments from the Railway Grade Crossing Fund were authorized in the amount of \$24,645,204.43 to assist in the undertaking of 628 projects. 496 other projects were approved for which no contribution was made from the Fund. Installation of automatic protection was ordered at 426 crossings and a grant from the Fund was made in 384 of these cases. Construction of 53 grade separations was authorized and a contribution made from the Fund in 33 of these instances. In the further interest of public safety 3,029 reflectorized signs were ordered to be installed at crossings which are not protected by automatic protection and where trains operate at night.

During the year, 45,587 tariffs were filed with respect to railway freight, 1,896 respecting agreed charges and 1,389 railway passenger tariffs; in addition, 4,016 filings were made by express companies, water carriers, communication companies, and in respect of international bridges.

At the end of the year 1,597 separate agreed charge agreements involving 2,947 shippers were in effect.

The technical officers of the Commission responsible for the inspection of railway rolling stock inspected 93,903 units of equipment and reported 28,485 defects on 17,139 units. Investigations were made into the causes of 67 train derailments occasioned by track or other structural conditions.

The Commission continued its waybill analysis program which is designed to indicate the general pattern of railway freight movements and the changing trends of traffic under the different categories of freight rates. The analysis indicates that normal class rated traffic maintained the same revenue percentage as the year before but was down slightly in ton miles, with slight decreases in normal commodity rated and agreed charge traffic both as to revenue and ton miles. The only traffic that reflected an increase was in respect of statutory grain handlings, which rose in both revenue and ton miles.

Examination was undertaken of the financial records of the Canadian National Railways; Canadian Pacific Railway Company; Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company; Toronto Terminals Railway Company; Bell Telephone Company of Canada; British Columbia Telephone Company and Bonaventure and Gaspé Telephone Company.

During the year, directions were issued for the regrouping of 32 exchanges of the Bell Telephone Company, 3 exchanges of the British Columbia Telephone Company and 11 exchanges of Canadian National Telecommunications in Newfoundland.

Following a public enquiry into the accident at a protected level crossing in Dorion, P.Q., in 1966 when twenty persons were killed the Board of Transport Commissioners, in a judgement, issued in October 1967, concluded that there was a preponderance of credible evidence that the crossing gate was raised by one or two persons who were at it, and who did so without knowledge of the approaching train; that failure, fault or malfunction of the protection system was not involved; and that a grade separation is the only complete answer to the crossing at that location.

The Government of Ontario appealed to the Supreme Court of Canada from an order of the Board of Transport Commissioners declaring that the Board had jurisdiction in respect of the tolls to be charged by the Province of Ontario on the commuter service between Toronto and Hamilton. The Supreme Court dismissed the appeal.

The Governments of Manitoba, Saskatchewan and Alberta appealed to the Governor in Council against the railway costing regulations issued by the Board of Transport Commissioners on April 5, 1967. The appeal was dismissed. However, the Commissioners decided that a public hearing would be held commencing early in 1968 in respect of railway costing.

AIR

541 applications for licensed air services or amendments thereto were received during 1967, of which 164 were outstanding at the year's end. Of the 377 considered, 335 were granted. 43 licences were cancelled, 27 suspended and 17 reinstated; 24 show cause orders were issued. Public notice with respect to these matters ran to 169 decisions, 252 orders, 210 notices of application and 20 notices of hearing.

1256 applications were received to operate international air charters (excluding trans-border). Pursuant to regulations introduced by the Air Transport Board in May 1967 permitting inclusive tour charter flights,

5 applications were received to operate this type of service, representing 110 round-trip flights to Caribbean points and Hawaii.

6 public hearings were held across Canada by the Air Transport Board and 2 by the Air Transport Committee of the Commission.

There were 99 exemptions granted to farmers to provide aerial pest control services for hire or reward and 11 received special permission to use aircraft having a maximum authorized take-off weight of over 2,500 lbs.

Applications for subsidy were received from three carriers. One was paid, a second was recommended for approval and, in the third instance insufficient information was supplied for a conclusion to be reached.

4,320 air tariffs, supplements and revisions were filed during 1967.

In the course of the Commission program for assistance to air carriers, 368 licensees were visited by field inspectors. 33 separate special investigations were also undertaken.

Three special studies were undertaken, one relating to the advisability of modifying existing Canada/U.S. arrangements for the licensing of trans-border charter operations with small aircraft; one a survey of passenger origins and destinations on the route services of small carriers operating on the West Coast; and one of the future international air charter market.

Certain measures were introduced to implement the statement of principles for regional air carriers: provision for the carriage of two pro-rata charter groups on any pro-rata charter flight, provided that each group numbers not less than 40; provision for the operation of domestic and international inclusive tours with chartered aircraft; a requirement for prior approval of certain large aircraft acquisitions; permission to regional air carriers to operate entity and pro-rata affinity group

passenger charters between mainline points; and a number of measures to facilitate passenger movement arising out of Centennial celebrations.

Bilateral air agreements now number 22 and negotiations were pending on three new agreements.

WATER

During the fiscal year 1967-68, steamship subvention agreements have been made for the operation of 31 services, of which three are on the West Coast, two on the Great Lakes and 23 on the East Coast. Three new services were added and two existing ones were combined to form one. One service was suspended. Two new applications for subsidy assistance for East Coast services were received and are under active consideration. Increases in subsidy were approved for 11 services to meet increased costs of operations. Contracts for payment for 1967-68 services total \$10,437,209.

The Commission undertook an enquiry into the operation of the provisions of the Canada Shipping Act governing the ownership and registration of ships in Canada and other related matters; and invited briefs and submissions from interested parties. Public hearings in the matter were scheduled to be held by the Water Transport Committee in 1968.

Detailed statistical records continued to be maintained of particulars and employment with respect to vessels of 100 gross tons and over on the Canadian register, self- and non-self-propelled.

From April 1, 1967, to the end of the year, 39 applications for waiver of coastal laws were considered. Approval was recommended of 24 applications and refusal of 8 where suitable Canadian-flag tonnage was found available; three applications were deemed unnecessary; three applications were approved but the voyages failed to materialize; and one application remained pending awaiting the outcome of enquiry.

In the program for degaussing of vessels, \$25,614.54 was spent to year-end, of which \$19,821.22 was for equipment on a Government vessel, the balance being used to repair equipment on commercial vessels. This program is being phased out.

MOTOR VEHICLE

The Motor Vehicle Transport Committee has been actively engaged in defining its responsibilities under the National Transportation Act and in planning its organization and operations towards the implementation of these responsibilities if and when Part III of the Act is proclaimed.

7
6

**The Second Annual Report
of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1968**



121
122
123

The Second Annual Report
of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1968

Queen's Printer Ottawa, 1969

CAT. NO.: TT1-1968

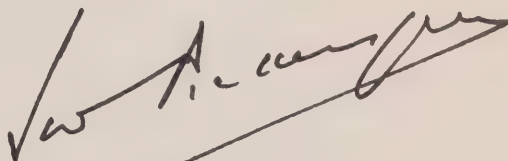
TRANSPORT
on
on canadienne
SPORTS

The Honourable Paul Hellyer, M.P.,
Minister of Transport,
Ottawa, Ont.

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the
second annual report of the Canadian Transport Commission,
made pursuant to section 21 of the National Transportation
Act, for the calendar year ended December 31, 1968.

Yours sincerely,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'J. W. Pickersgill', written over a horizontal line.

J. W. Pickersgill,
President,
Canadian Transport Commission.

Members of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1968

President, Hon. J. W. Pickersgill	Vice-President, Pierre Taschereau	
Mr. Belcher	H. J. Darling	D. H. Jones
Mr. Boucher	J. E. Dumontier	A. S. Kirk
Mr. Campbell	Laval Fortier	J. A. D. Magee
Mr. Clark	H. H. Griffin	Gerald Morisset
Mr. Cope	W. R. Irwin	J. M. Woodard

Effective February 15

Secretary, Harris Arbique

CTC Committees (at December 31)

Transport Committee: Mr. Belcher, chairman; Mr. Boucher,
Mr. Clark, Mr. Fortier, Mr. Morisset.

Modality Pipeline Transport Committee: Mr. Darling, chairman;
Mr. Campbell, Mr. Magee.

International Transport Policy Committee: Mr. Morisset, chairman;
Mr. Clark, Mr. Cope, Mr. Darling.

Motor Vehicle Transport Committee: Mr. Fortier, chairman;
Mr. Irwin, Mr. Magee.

Seaway Transport Committee: Mr. Jones, chairman; Mr. Darling,
Mr. Dumontier, Mr. Griffin, Mr. Irwin, Mr. Kirk,
Mr. Woodard.

St. Lawrence Transport Committee: Mr. Darling, chairman; Mr. Campbell,
Mr. Dumontier.

Research Division: Mr. Cope, Commissioner in charge.

The Canadian Transport Commission, which came into being September 19, 1967, under provisions of the National Transportation Act, completed its first full calendar year of operation in 1968.

The Commission absorbed the staffs and responsibilities of three predecessor agencies -- the Board of Transport Commissioners for Canada, the Air Transport Board and the Canadian Maritime Commission. Thus it formed a single agency for federal regulation in the transport field, directed in the Act to "the object of co-ordinating and harmonizing the operations of all carriers engaged in transport by railways, water, aircraft, extra-provincial motor vehicle transport and commodity pipelines."

Transport regulation in Canada was originally carried out by the Railway Committee of the Privy Council. This procedure gave way in 1904 to the Board of Railway Commissioners for Canada, renamed the Board of Transport Commissioners for Canada by the Transport Act of 1938 with additional jurisdiction in certain areas of air and water transport.

The Air Transport Board was established by Parliament in 1944 and the Canadian Maritime Commission in 1947 to undertake the economic regulation of civil aviation and the administration of shipping policy respectively.

*

*

*

There were three main phases to the Canadian Transport Commission's activity in 1968: The regulatory work and special studies of the Committees; the development of an integrated operational and managerial structure for the Commission as a whole, and the establishment of a Research Division to carry out the duties specified in Part I of the Act.

During the year under review, the work of the Committees included a number of significant activities. This report does not attempt to mention all the activities of such Committees, but will indicate the highlights.

*

*

*

The major project of the Railway Transport Committee was the development of the costing regulations required by the Act to be used by the Commission in rate determination and its new functions of branch line and passenger train rationalization. Although a costing order was issued by the Board of Transport Commissioners for Canada in 1967 and an appeal against it dismissed by the Governor-in-Council, it was decided to study railway costs in depth in an effort to reduce the areas of possible dispute over costing components and procedures. A public hearing was held in the Commission's Ottawa courtroom during the autumn. At this hearing, extending over a period of several weeks, the Committee heard the recommendations of its special consultants and the submissions of

interested parties, which included the ten provincial governments, the Prairie wheat pools and the railways. The Committee expects to issue the new costing regulations early in 1969.

A decision of the Committee setting out terms under which Canadian National Railways might discontinue trans-island passenger train service in Newfoundland received a great deal of attention. The ruling, based on evidence received at a public hearing in St. John's, would permit the CNR to discontinue the passenger train service after establishing a bus service better suited to the needs of the travelling public. The CNR inaugurated a bus service in the late autumn and the character of this service is under continuous review by the Committee.

Among its other activities, the Railway Transport Committee launched special investigations into the rate differential on grain movements to the Pacific coast, as required by the Act, and into possible improvements in dealing with Railway Grade Crossings. These activities are continuing in 1969.

The Committee's regular scrutiny of telephone rates and services under federal jurisdiction resulted in a ruling in January that, because of generally difficult conditions prevailing in financial markets, Bell Canada should not be required to reduce telephone rates. In

December, Bell Canada filed an application for approval of a new rate structure designed to produce, on an annual basis, a rate of return on total average capitalization of approximately eight per cent. This application will be considered in 1969.

*

*

*

In the Air Transport Committee, the development of regional air policy and the revision of international charter regulations were of major concern.

During the early summer an extensive on-the-spot study of air services in the Northwest Territories was carried out by the President preliminary to public hearings at Yellowknife and Frobisher Bay on a number of applications for new routes. The resulting judgment provided a network of east-west links between existing north-south services carried on by three regional carriers.

Regional policy was further implemented by the granting of a new licence providing scheduled service between Vancouver, Kamloops and Calgary, and another between Charlottetown, Bathurst/Charlo, N.B., and Montreal.

A number of other regional applications and proposals of major significance are currently under study.

The rules on international charter operations were strengthened and further amendments were being considered at the end of the year.

A decision was taken to allow CP Air to increase its transcontinental service in 1969 in accordance with current government policy which provides for a staged increase that will allow CP Air to provide approximately 25 per cent of total mainline transcontinental capacity by 1970.

Approval was given to Air Canada and CP Air for the introduction of special half-rate fares on domestic routes for young people and senior citizens on a standby basis.

New bilateral air agreements were negotiated with Czechoslovakia, Greece and Panama, and service to Greece was inaugurated during the year.

*

*

*

The Water Transport Committee carried out a special inquiry into Canadian ship registration and ownership laws under the Canada Shipping Act. This inquiry, initiated on the request of the Minister of Transport in October of 1967, included the holding of public hearings at Vancouver and Ottawa in April. The report was completed in December and at the end of the year was in the printing stage.

A major study into the economic feasibility of a Canadian deep-sea merchant fleet was requested by the Minister in August. The Committee decided to retain

consultants to carry out the complex economic studies required and drew up detailed terms of reference for that assignment.

The Committee, pursuant to its responsibilities, engaged in various activities of an international nature including attendance at major international conferences at Brussels, Monaco and Paris.

*

*

*

Consultations and studies on possible methods of implementing Part III of the Act were carried out by the Motor Vehicle Transport Committee. A suggested method has been discussed with the officials concerned with the present regulatory agencies in most of the provinces. Proclamation of Part III would bring under the regulatory control of the Commission those extra-provincial motor vehicle undertakings, or parts thereof, that might be exempted from provisions of the Motor Vehicle Transport Act by the Governor-in-Council.

The Committee also carried the main burden of administering section 20 of the Act under which the Commission examines acquisitions occurring within the transportation industry. Any transportation company under federal jurisdiction proposing to acquire an interest in another transportation company, directly or indirectly, must give prior notice to the Commission. Where objection is filed, the Commission may, after investigation, disallow such acquisitions as are deemed to be an undue restriction to competition or otherwise prejudicial to the public interest.

*

*

*

The Commodity Pipeline Transport Committee has been laying the groundwork for the eventual proclamation of Part II of the Act which would give the Commission regulatory control over commodity pipeline companies incorporated by Parliament. Work is proceeding on the rules and procedures to be followed in handling applications for operating certificates and in devising costing regulations applicable to this mode of transport. It is probable that the first application of this type will be received in 1969.

*

*

*

Formation of the International Transport Policy Committee was announced by the Commission in November. It is designed to act on behalf of the Commission in the work of intergovernmental or international organizations dealing with any form of transport under the jurisdiction of Parliament. At the outset, the work of this Committee has been related almost entirely to international civil aviation, in particular the negotiation or renegotiation of bilateral air agreements. The Committee does not have any regulatory functions.

*

*

*

A major research responsibility was assigned to the Commission under section 15 of the National Transportation Act. Preliminary planning for a Research Division took place late in 1967.

Early in 1968 the Governor-in-Council appointed to the Commission the Director of Transportation Policy and Research in the Department of Transport who was assigned the task of developing an organizational structure for the Research Division and conducting a program of recruitment. By the year's end the division had a staff of 23, including 16 professionals.

In the spring, the Minister of Transport appointed a 15-member advisory council to assist the Research Division in establishing priorities for research. This council, drawn largely from the universities and transport-consuming industries, met twice in 1968. It placed initial emphasis on the need for an improved system of gathering national transportation statistics. This project, as have a number of other projects, has already been initiated.

*

*

*

Since its inception, the Commission has been keenly aware of the need to consolidate, where feasible, the staffs of the Committees. This was a priority task in 1968. Studies were made to develop a management plan uniting the administrative and support services common to the three predecessor agencies whose differing structures were inherited by the Commission. The first phase of the program of consolidation was carried out coincident with the Commission's move to new quarters at 275 Slater Street, Ottawa, during October and November. The move, from three former separate locations, brought all Commission

members and staff together for the first time. Further co-ordination of operational procedures will take place during 1969 with a view to giving the Commission an efficient and harmonious structure with sufficient flexibility to meet developing needs.

At the end of 1968 the Commission had an established strength of 404 staff positions, of which 361 were filled.

*

*

*

Following is a statistical review of the regulatory activity of the Commission in 1968, classified by Committees:

RAIL AND COMMUNICATIONS

The Railway Transport Committee received 3,090 applications of various types and issued 3,326 orders.

There were 116 applications by the railways for the removal of station agents and the appointment or removal of caretakers.

During the year the Committee held 15 public hearings.

The inquiry into railway costing regulations began with the technical Committee meetings January 11. The public hearing involved 25 days of evidence and argument commencing September 10 and ending November 14. Some 2,990 pages of transcript were taken and 23 exhibits filed.

There were 428 accidents involving injury or death at highway-railway crossings, a decline from 497 the previous year despite increases in motor vehicle registrations and highway accidents in general.

Payments from the Railway Grade Crossing Fund were authorized in the amount of \$20,198,554.49 to assist 535 projects. Construction or reconstruction of 88 grade separations and route diversions was approved with grants from the fund to 57 of these. Installation of automatic signal protection was ordered at 320 level crossings with grants to 305. There were changes or improvements to 86 existing signal installations. Reflectorized signs were ordered installed at 2,039 crossings which are not protected by signals and where trains may operate at night.

Construction work or the inauguration of traffic was authorized for 18 new lines of railway, branch lines and rail diversions. There was installation or revision of approximately 439 miles of centralized traffic control and other railway signals as well as 19 installations or changes to interlocking plants. Approval was given to 1,262 other projects related to construction on or beside railway lines.

Total volume of engineering projects reached 2,645.

The railways filed 48,650 freight tariffs, 1,975 respecting agreed charges and 2,427 involving passenger fares. There also were 3,363 tariffs filed by express

companies, water carriers, communications companies and international bridge authorities.

At the end of the year 1,459 agreed charges were in effect, involving 3,113 shippers.

Technical officers inspected 109,477 units of railway equipment and reported 29,087 defects on 18,179 units.

The waybill analysis program was continued, indicating the general pattern of railway freight movements and changing traffic trends under the different rate categories.

Examination was conducted of the financial records of the Canadian National and Canadian Pacific Railway companies and the British Columbia Telephone Company.

Directions were issued for the regrouping of 34 exchanges of Bell Canada, nine exchanges of the British Columbia Telephone Company and three of the Bonaventure and Gaspé Telephone Company.

AIR

The Air Transport Committee handled 645 applications for new services or amendments to existing licences, of which 232 were outstanding at the end of the year. It considered 413 applications, granting 377 and rejecting 36 by the issuance of the appropriate Orders and Decisions.

Orders were also issued for 31 licence cancellations, 16 suspensions and 13 reinstatements. In 36 cases carriers were ordered to show cause why licences should not be suspended or cancelled.

Eleven public hearings were heard, involving 48 applications.

There were 2,109 applications approved for authority to operate international charter flights with large aircraft. These flights included 1,425 transatlantic, 553 trans-border, 71 to Caribbean points and 60 transpacific.

Approval was given for 169 inclusive tour charter trips, the bulk of them to be carried out during the 1968-69 winter season.

The Committee's continuing program of inspection and investigation covered more than 90 per cent of licensed carriers and approximately 70 per cent of licensed bases. This program involved 348 days of inspection work and 26 days of investigation.

Two carriers made application for subsidy payments and one was granted. The second was subject to negotiation at the end of the year.

As of December there were 1,435 licensed air carriers, 1,070 domestic and 365 foreign.

WATER

The Water Transport Committee supervised steamship subvention agreements involving 30 services -- three on the

West Coast, two on the Great Lakes and 25 on the East Coast. One East Coast service was eliminated and no new services were added.

There were no new subsidy applications during the year. One submitted previously remained under review.

Increases in subsidy payments were approved for 14 services to meet increased operating costs. Contracts for services amount to annual payment of \$11,574,319.

Detailed records were maintained with respect to vessels of 100 or more gross tons on the Canadian register.

Recommendations were requested on 48 applications for waiver of the coastal laws. Approval was recommended for 43, including three applicants who did not exercise the waiver privilege. In all cases the Committee investigated the availability of Canadian-flag vessels.

MOTOR VEHICLE

The Motor Vehicle Transport Committee received 90 notices of acquisition under section 20 of the National Transportation Act. In 52 cases directives were issued for the publication of notice in the Canada Gazette.

Following Canada Gazette notices, the Committee closed its files on 34 cases. Objections were filed in seven cases and four decisions rendered. The Committee's first public hearing under section 20 was held at Calgary

in November and a report on this case will be made to the Commission early in 1969.

Three requests were received for authority to operate on the Lord's Day. Directives for public notice were issued in two cases; the other application was withdrawn.

transports. Dans 52 de ces cas, des instructions ont été données pour la publication d'avis dans la Gazette du Canada.

A la suite des avis publiés dans la Gazette du Canada, les

dossiers du Comité ont été clos relativement à 34 cas. Des objections ont été déposées relativement à sept cas et quatre décisions ont été

rendues. La première audience publique du Comité conformément à l'article 20 a été tenue en novembre à Calgary et un rapport sur ce cas sera présenté à la Commission au début de 1969.

On a reçu trois demandes en vue d'obtenir l'autorisation de travailler le dimanche. Des instructions relatives à des avis publics ont été émises dans deux cas; la troisième demande a été retirée.

Le Comité des transports par eau a surveillé les ententes relatives aux subventions accordées aux navires à vapeur comportant 30 services, trois pour la côte ouest, deux pour les Grands lacs et 25 pour la côte est. Un service sur la côte est a été suspendu et aucun nouveau service n'a été ajouté.

On n'a pas reçu, au cours de l'année, de nouvelles demandes de subvention. Une demande qui avait été reçue précédemment est demeurée à l'étude.

On a approuvé la hausse des subventions accordées à 14 services afin de permettre à ceux-ci de faire face à l'augmentation des frais d'exploitation. Le versement annuel relatif aux contrats de services s'élève à \$11,574,319.

On a tenu des états détaillés concernant les navires d'une jauge brute de 100 tonneaux ou plus inscrits au registre canadien. Quarante-huit demandes d'exemption de l'application des lois sur la navigation côtière ont été reçues. L'approbation de 43 de ces demandes a été recommandée; ce chiffre comprend trois requérants qui ne se sont pas prévalus de ce privilège. Dans tous ces cas, le Comité a enquêté sur la disponibilité de navires battant pavillon canadien.

TRANSPORT PAR VÉHICULES À MOTEUR

Le Comité des transports par véhicule à moteur a reçu 90 avis d'acquisition en vertu de l'article 20 de la Loi nationale sur les

Des ordonnances ont été rendues annulant 31 permis, en suspendant 16 et en rétablissant 13. Dans 36 cas, les transporteurs ont été requis de présenter un exposé des raisons pour lesquelles les permis ne devraient pas être suspendus ou annulés.

Le Comité a tenu onze audiences publiques ayant trait à 48 demandes.

Le Comité a approuvé 2,109 demandes en vue d'effectuer des vols internationaux de frettement au moyen de gros aéronefs. Ces vols comprenaient 1,425 vols transatlantiques, 553 vols transfrontaliers, 71 vols à des points dans les Antilles et 60 vols transpacifiques.

Le Comité a approuvé 169 voyages de frettement aller-retour tout compris dont la majorité devait s'effectuer au cours de l'hiver 1968-1969. Le programme permanent d'inspection et d'enquête du Comité, s'est étendu à 90 p. 100 des transporteurs titulaires de permis et à environ 70 p. 100 des bases faisant l'objet de permis. L'application de ce programme a exigé 348 jours de travail d'inspection et 26 jours d'enquête.

Deux transporteurs ont demandé des subventions et une demande a été accordée. La seconde demande faisait l'objet de négociations à la fin de l'année.

Au 31 décembre, il y avait 1,435 transporteurs aériens titulaires de permis, dont 1,070 pour les service intérieurs et 365 pour les services étrangers.

Les chemins de fer ont déposé 48,650 tarifs-marchandises, 1,975 ayant trait aux taxes convenues et 2,427 relativement au transport des voyageurs; en outre, 3,363 tarifs ont été déposés par les compagnies de messageries, les transporteurs par eau, les compagnies de communications et les administrations de ponts internationaux.

A la fin de l'année, 1,459 taxes convenues intéressant 3,113 expéditeurs étaient en vigueur.

Le personnel technique a inspecté 109,477 unités de matériel ferroviaire et signalé 29,087 déficiences intéressant 18,179 unités.

La Commission a poursuivi son programme d'analyse des bordereaux d'expédition qui vise à fournir une idée générale des mouvements du trafic-marchandises et des tendances variables du trafic assujéti aux différentes catégories de taux.

On a contrôlé les rapports financiers des chemins de fer Nationaux du Canada, de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien et de la British Columbia Telephone Company.

Des instructions ont été données pour le changement de groupe de 34 centraux de Bell Canada, de neuf centraux de la British Columbia Telephone Company et de trois centraux de La Bonaventure and Gaspé

TRANSPORT AERIEN

Le Comité des transports aériens a reçu 645 demandes relatives à de nouveaux services ou à des modifications de permis en cours; 232 de ces demandes étaient en instance à la fin de l'année. Sur les 413 demandes qui ont été étudiées, 377 ont été accordées et 36 rejetées selon les ordonnances et décisions appropriées qui ont été rendues.

qui se sont produits l'année précédente, malgré l'augmentation du nombre des véhicules à moteurs immatriculés au Canada et des accidents sur les routes.

La Caisse des passages à niveau a été autorisée à effectuer

des paiements s'élevant à \$20,198,554.49 pour aider à l'exécution de

535 projets. La construction ou la reconstruction de 88 étagements de

voies et routes de déviation a été autorisée et une contribution de la

Caisse des passages à niveau a été versée dans 57 de ces cas. L'instal-

lation d'un dispositif automatique de protection a été ordonnée pour

320 passages à niveau et la Caisse a versé une contribution dans 305 de

ces cas. On a effectué des modifications ou des améliorations à 86 ins-

tallations existantes de signaux. On a ordonné l'installation de cata-

photos à 2,039 passages qui ne sont pas protégés par un système de pro-

tection automatique et où les trains circulent la nuit.

Les travaux de construction ou l'inauguration de la circulation

ont été autorisées dans le cas de 18 nouvelles lignes de chemin de fer,

d'embranchements et de voies de déviation. On a installé ou révisé le

contrôle centralisé de la circulation sur une distance de 439 milles.

D'autres signaux de chemin de fer, ont été installés et 19 installations

ou modifications d'installations d'enclenchement ont été effectuées. Il

a été approuvé 1,262 autres projets ayant trait à des constructions sur

les lignes de chemin de fer ou le long de ces lignes.

Le nombre total de projets techniques s'est élevé à 2,645.

au cours de 1969 en vue de doter la Commission d'une structure efficace et harmonieuse ayant assez de souplesse pour faire face aux besoins anticipés.

A la fin de 1968, la Commission avait un effectif établi de 404 postes, dont 361 avaient été pourvus.

Voici une revue statistique des travaux de réglementation de la Commission en 1968, classés par comités:

CHEMINS DE FER ET COMMUNICATIONS

Le Comité des transports par chemin de fer a reçu 3,090 demandes de différents genres et a rendu 3,326 ordonnances.

Les chemins de fer ont déposé 116 demandes en vue d'abolir des postes de chef de gare et de nommer des gardiens ou d'abolir des postes de gardiens.

Le Comité a tenu, au cours de l'année, quinze audiences publiques. L'enquête relative aux règlements sur l'évaluation des prix de revient a débuté le 11 janvier par les réunions du comité technique. Les audiences publiques, au cours desquelles on a invoqué des arguments et présentée différentes thèses, ont duré 25 jours; elles ont débuté le 10 septembre pour se terminer le 14 novembre. Les procès-verbaux compor-

taient 2,990 pages et 23 pièces ont été déposées. Quatre cent vingt-huit accidents survenus à des croisements à niveau de voies publiques et de chemins de fer ont entraîné la mort et des blessures; c'est une diminution comparativement aux 497 accidents

de l'organisation de la Division de la recherche et d'exécuter un programme de recrutement. A la fin de l'année, le personnel de la division se composait de 23 personnes, dont 16 professionnels.

Au printemps, le ministre des Transports a procédé à la nomination d'un Conseil consultatif composé de 15 membres pour aider la Division de la recherche à établir les priorités. Ce Conseil, dont les membres viennent des universités et des industries utilisant le transport, s'est réuni deux fois en 1968. Il a d'abord appuyé énergiquement sur la nécessité d'un système amélioré de rassemblement de statistiques nationales sur le transport. Ce projet, comme un certain nombre d'autres, a déjà démarré.

Depuis le début, la Commission a été très consciente de la nécessité de consolider, lorsque cela est possible, le personnel des Comités. Cela a fait l'objet d'une tâche prioritaire en 1968. Des études ont été faites en vue d'établir un plan de gestion réunissant les services administratifs et de soutien communs aux trois organismes qui ont précédé la Commission et dont les structures diffèrent entre elles. La première phase du programme de consolidation a été effectuée au moment où la Commission emménageait dans ses nouveaux bureaux au 275, rue Slater, Ottawa,

au cours des mois d'octobre et de novembre, ce qui a permis, pour la première fois, de réunir sous un même toit les membres et le personnel de la Commission qui, auparavant, se trouvaient dans trois différents immeubles. Une coordination supplémentaire des méthodes opérationnelles s'effectuera

Le Comité des transports par pipe-line de denrées a établi les bases pour la promulgation éventuelle de la Partie II de la Loi qui accorderait à la Commission le pouvoir de réglementer les compagnies exploitant des pipe-lines pour denrées constituées par le Parlement. Le travail relatif à l'élaboration des règles et des procédures à suivre lors de l'étude des demandes de certificats d'exploitation et à l'établissement d'un règlement sur le calcul du prix de revient applicable à ce mode de transport, est en cours. Il est probable que la première demande de ce genre sera reçue en 1969.

* * *

La Commission a annoncé, en novembre, la création du Comité de la politique internationale en matière de transport. Il est destiné à agir au nom de la Commission dans les travaux des organisations intergouvernementales ou internationales s'occupant de toutes les formes de transport qui relèvent du Parlement. Au départ, le travail du Comité avait traité à peu près exclusivement à l'aviation civile internationale, en particulier à la négociation ou à la renégociation des accords aériens bilatéraux. Le Comité n'a pas de pouvoirs de réglementation. Une responsabilité importante relative à la recherche a été confiée à la Commission en vertu de l'article 15 de la Loi nationale sur les transports. La conception préliminaire d'une Division de la recherche a été effectuée vers la fin de 1967.

Au début de 1968, le gouverneur en conseil a nommé à la Commission le Directeur des méthodes et des recherches en matière de transport, du ministère des Transports, à qui il a confié la tâche d'établir le plan

notamment la participation à des conférences internationales importantes à Bruxelles, à Monaco et à Paris.

★

★

★

Des consultations et des études sur les méthodes pratiques de

mettre en oeuvre la Partie III de la Loi ont été effectuées par le Comité des transports par véhicule à moteur. Une méthode projetée a été étudiée avec les fonctionnaires proposés aux organismes actuels de réglementation

de la plupart des provinces. La promulgation de la Partie III assujettirait à la réglementation par la Commission, les entreprises de transport extra-

provincial par véhicule à moteur ou certains secteurs de ces entreprises

qui pourraient être exemptés par le gouverneur en conseil des disposi-

tions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur.

Le Comité a aussi porté le fardeau principal de l'application

de l'article 20 de la Loi, en vertu duquel la Commission examine les

acquisitions qui se font au sein de l'industrie du transport. Toute

compagnie de transport assujettie à la compétence fédérale qui se propose d'acquies, directement ou indirectement, un intérêt dans une autre com-
pagnie de transport, doit en donner un avis préalable à la Commission.

Lorsqu'il est fait opposition, la Commission peut, après enquête, refuser de sanctionner de semblables acquisitions si, de l'avis de la Commission, ces acquisitions doivent restreindre indûment la concurrence ou être par
ailleurs préjudiciables à l'intérêt public.

★

★

★

augmentation par étapes qui permettra à cette ligne aérienne de fournir environ 25 p. 100 du total de la capacité des lignes transcontinentales principales d'ici 1970.

Air Canada et les lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont

été autorisés à introduire des tarifs spéciaux à moitié prix sur les

routes intérieures pour les jeunes gens et les personnes âgées, sur une

base d'attente.

De nouveaux accords aéronautiques bilatéraux ont été négociés

avec la Tchécoslovaquie, la Grèce et Panama, et le service à destination

de la Grèce a été inauguré au cours de l'année.

* * *

Le Comité des transports par eau a mené une enquête spéciale

sur l'immatriculation et la propriété des navires aux termes de la Loi

sur la marine marchande du Canada. Au cours de cette enquête, qui a été

entreprise à la demande du ministre des Transports en octobre 1967, des

audiences publiques ont été tenues à Vancouver et à Ottawa. Le rapport

a été terminé en décembre; il était chez l'imprimeur à la fin de l'année.

Au mois d'août, le Ministre a demandé que l'on fasse une étude

approfondie sur les possibilités d'une flotte marchande canadienne de

haute mer. Le Comité a décidé de retenir les services d'experts-conseils

pour effectuer les études économiques complexes que cette initiative

exige et en a établi un programme circonstancié.

Dans le cadre des responsabilités qui relèvent de sa compétence,

le Comité a entrepris des travaux variés de nature internationale,

La Compagnie Bell du Canada a déposé une demande en vue de l'approbation d'une nouvelle structure de taxes destinée à produire, sur une base annuelle, un rendement d'environ 8 p. 100 sur la moyenne totale des immobilisations. Cette demande sera étudiée en 1969.

* * *

Au Comité des transports aériens, l'élaboration d'une politique régionale de l'Air et la révision des règlements relatifs aux frètements internationaux ont fait l'objet d'une grande sollicitude.

Au début de l'été, le Président a effectué une étude approfondie sur place des services de l'Air dans les Territoires du Nord-Ouest, avant la tenue d'audiences publiques à Yellowknife et Frobisher Bay relativement à un certain nombre de demandes pour de nouvelles routes. A la suite de cette étude, un réseau de liaisons est-ouest entre les services nord-sud existants est maintenant assuré par trois transporteurs régionaux.

Dans le cadre également de la politique régionale, il a été délivré un nouveau permis en vertu duquel un service à horaire fixe est assuré entre Vancouver, Kamloops et Calgary, et un autre entre Charlottetown, Bathurst/Charlo (N.-B.) et Montréal.

Un certain nombre d'autres demandes et projets régionaux de grande importance sont à l'étude.

Les règles relatives aux opérations de frètement international ont été renforcées et d'autres modifications étaient à l'étude à la fin de l'année.

Une décision a été prise afin de permettre aux lignes aériennes du Pacifique-Canadien d'accroître leur service transcontinental en 1969, conformément à la politique actuelle du gouvernement, laquelle prévoit une

A cette audience, qui a duré plusieurs semaines, le Comité a entendu les recommandations de ses experts-conseils et les mémoires des parties intéressées qui comprenaient les dix gouvernements provinciaux, les syndicats du blé des Prairies et les chemins de fer. Le Comité espère établir, en 1969, les nouveaux règlements relatifs au calcul des prix de revient.

Une décision du Comité établissant les conditions en vertu desquelles les chemins de fer Nationaux du Canada pourraient discontinuer le service de trains de voyageurs à travers l'île de Terre-Neuve a fait l'objet d'une étude approfondie. La décision, fondée sur les arguments présentés lors d'une audience publique à Saint-Jean (T.-N.), permettrait au National-Canadien d'abandonner le service de trains de voyageurs après avoir établi un service d'autobus mieux adapté aux besoins du public. Le National-Canadien a inauguré, vers la fin de l'automne, un service d'autobus dont les caractéristiques font l'objet d'une étude continue par le Comité.

Parmi ses autres travaux, le Comité des transports par chemin de fer a instauré, comme l'exige la Loi, des études spéciales sur le tarif différentiel à l'égard des céréales expédiées vers la côte du Pacifique, et sur les possibilités d'apporter des améliorations à la façon de traiter les questions relatives aux passages à niveau. Ces travaux se poursuivent en 1969.

L'examen minutieux des taxes et des autres services téléphoniques qui relèvent de la compétence fédérale a abouti, en janvier, à une décision en vertu de laquelle on ne devrait pas demander à la Compagnie Bell du Canada de réduire les taxes téléphoniques, étant donné les conditions généralement difficiles qui règnent sur les marchés financiers. En décembre,

Les travaux de la Commission canadienne des transports ont comporté, en 1968, trois phases principales: le travail de réglementation et les études spéciales des comités, l'établissement d'une structure opérationnelle et gestionnaire intégrée pour l'ensemble de la Commission et la création d'une division de la recherche pour exercer les fonctions qui lui sont dévolues par la Partie I de la Loi.

Durant l'année qui fait l'objet du présent rapport, le travail des Comités a porté sur un certain nombre de tâches importantes. Nous ne tenterons pas dans le présent rapport de mentionner toutes les initiatives de ces comités; nous nous bornerons à en indiquer les points saillants.

* * *

Le projet le plus important du Comité des transports par chemin de fer a été l'élaboration de règlements relatifs au calcul des prix de revient qui sont exigés par la Loi et qui doivent être utilisés par la Commission dans la détermination des taux et dans ses nouvelles fonctions relativement à la rationalisation des embranchements et des trains de voyageurs. Bien qu'une ordonnance relative au calcul des prix de revient ait été rendue en 1967 par la Commission des transports du Canada et qu'un appel contre cette ordonnance ait été rejeté par le gouverneur en conseil, il a été décidé d'étudier en profondeur les coûts des chemins de fer afin de réduire les sujets de désaccord possible relativement au calcul des éléments du prix de revient et des procédures. Une audience publique a été tenue en automne dans la salle d'audience de la Commission à Ottawa.

La Commission canadienne des transports, qui a été établie le 19 septembre 1967 en vertu des dispositions de la loi nationale sur les transports, a terminé sa première année d'activité en 1968.

La Commission a absorbé le personnel des trois organismes qui l'ont précédée, soit la Commission des transports du Canada, la Commission des transports aériens et la Commission maritime canadienne, et en a assumé les responsabilités. Elle constitue ainsi, dans le domaine du transport, un organisme unique de réglementation fédérale établi par la loi "en vue de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les transporteurs qui font des transports par chemin de fer, par eau, par avion, des transports s'étendant sur plus d'une province par véhicule à moteur et par pipe-line pour denrées".

La réglementation en matière de transport était effectuée à l'origine par le Comité des chemins de fer du Conseil privé. Cet organisme a été remplacé en 1904 par la Commission des chemins de fer du Canada qui est devenue la Commission des transports du Canada en vertu de la loi sur les transports en 1938, laquelle lui attribuait une compétence supplémentaire dans certains domaines du transport aérien et maritime. La Commission des transports aériens a été établie par le Parlement en 1944 et la Commission maritime canadienne en 1947, pour s'occuper respectivement de la réglementation économique de l'aviation civile et de l'application de la ligne de conduite relative à la navigation.

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1968

Membres de la

Président

Vice-président

M. H. J. Darling M. D. H. Jones

M. J. -E. Dumontier M. A. S. Kirk

M. Iaval Fortlier M. J. A. D. Magee

M. H. H. Griffin M. Gerald Morisset

M. W. R. Irwin M. J. M. Woodard

Entré en fonction le 15 février

M. R. R. Cope

M. J. F. Clark

M. A. P. Campbell

M. G. R. Boucher

M. J. R. Belcher

M. Pierre Taschereau

L'hon. J. W. Pickersgill

Comités de la CCT (au 31 décembre)

Comité des transports aériens : M. Belcher, président; M. Boucher, M. Clark, M. Fortlier, M. Morisset.

Comité des transports par pipe-line de denrées : M. Darling, président M. Campbell, M. Magee.

Comité de la politique internationale

M. Morisset, président M. Clark, M. Cope, M. Darling.

Comité des transports par véhicule à moteur : M. Fortlier, président M. Irwin, M. Magee

Comité des transports par chemin de fer : M. Jones, président M. Dumontier, M. Griffin, M. Irwin, M. Kirk, M. Woodard.

Comité des transports par eau : M. Darling, président M. Campbell, M. Dumontier

Division de la recherche : M. Cope, commissaire responsable.

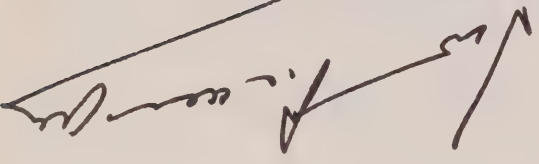
Canadian TRANSPORT
Commission
Canadian TRANSPORT

L'Honorable Paul Hellyer, député,
Ministre des Transports,
O T T A W A, Ontario.

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 21 de la Loi
nationale sur les transports, j'ai l'honneur de vous
présenter sous ce pli le second rapport annuel de la
Commission canadienne des transports pour l'année
terminée le 31 décembre 1968.
Veuillez agréer, Monsieur le Ministre,
l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Président de la
Commission canadienne
des transports,



J.W. Pickersgill.

Pièce jointe

N° DE CAT.: T11-1968

Imprimeur de la Reine, Ottawa, 1969

Second rapport annuel

de la

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1968

Second rapport annuel
de la
COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS
1968

87
56

Page
No.

Canada Transport Commission

The Third Annual Report
of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1969



(FRANÇAIS AU VERSO)

The Third Annual Report
of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1969

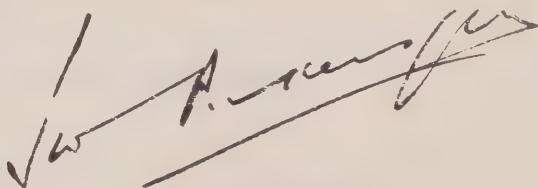
n TRANSPORT
sion
sion canadienne
NSPORTS

The Honourable Don Jamieson, M.P.,
Minister of Transport,
O T T A W A, Ont.

My dear Minister:

I have the honour to present herewith
the third annual report of the Canadian Transport
Commission, made pursuant to section 21 of the
National Transportation Act, for the calendar year
ended December 31, 1969.

Yours sincerely,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'J. W. Pickersgill', written over a horizontal line.

J. W. Pickersgill,
President,

Canadian Transport Commission.

Members of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

1969

President: Hon. J. W. Pickersgill

Vice-president: Pierre Taschereau

Vice-president (Research): R. R. Cope

J. R. Belcher	J. E. Dumontier	A. S. Kirk
G. R. Boucher	Laval Fortier	** G. F. Lafferty
A. P. Campbell	H. H. Griffin	J. A. D. Magee
J. F. Clark	* W. R. Irwin	Gerald Morisset
H. J. Darling	D. H. Jones	J. M. Woodard

(* Died January 14)

(** Appointed March 13)

Chairmen of Committees

Mr. Belcher -- Air

Mr. Darling -- Water, Commodity Pipeline

Mr. Fortier -- Motor Vehicle

Mr. Jones -- Railway

Mr. Morisset -- International Policy

Secretary

Harris Arbique

275 Slater Street, Ottawa, Canada.

In 1969 the Canadian Transport Commission took several major steps toward its principal objective, set out in the National Transportation Act, of "co-ordinating and harmonizing the operations of all carriers engaged in transport by railway, water, aircraft, extra-provincial motor vehicle transport and commodity pipelines."

A prime requirement in meeting this objective is that all modes of transport should be regulated in a consistent manner, allowing each to develop to its greatest efficiency through competition in a total system.

Since the Commission was established in September of 1967, when it took over the staff and duties of the Board of Transport Commissioners for Canada, the Air Transport Board and the Canadian Maritime Commission, it has been proceeding steadily towards the evolution of a unified structure.

As one basic step toward this objective, the Commission decided in 1969 that henceforth all regulations, no matter what mode of transport was involved, would be made by the Commission as a whole rather than by modal committees.

There were several other significant moves in 1969 towards achieving the objectives of the National Transportation Policy.

A beginning was made in the procedures of railway rationalization.

The Atlantic Region Freight Assistance Act program was initiated.

Planning for the eventual regulation of extra-provincial motor vehicle transport was accelerated.

RAILWAY RATIONALIZATION

Under the process set out in the National Transportation Act, the Commission has a responsibility to relieve the railways of the financial burden of uneconomic passenger-train services and branch lines, thus placing them on an equal basis with competing modes of transport. Uneconomic services found to be necessary in the public interest would be ordered continued under specific compensation.

The most complex step in the process was completed in August with the issuance of an Order prescribing for all the purposes of the Railway Act the items and factors which are relevant in the determination of railway operating costs. An actual operating loss must be proven before any type of abandonment or discontinuance can be considered by the Commission.

More than 18 months of work, including an extensive series of public hearings in 1968, went into the preparation of the Costing Order. (An appeal against this Order has been made to the Supreme Court of Canada.

However, the appeal does not preclude the submission of applications by the railways and their consideration by the Commission.)

The Costing Order was followed by another defining a "passenger-train service" for purposes of the Act. It did not designate individual trains but identified as passenger services a series of inter-city and regional services with a minimum frequency for each.

* * *

It was recognized in the National Transportation Act of 1967 that the railway rationalization process would take some years to complete. For that reason, the Act provided that the general railway subsidies, which had reached an annual rate of \$110,000,000, would be consolidated into a single payment and phased out in annual stages of \$14,000,000. At the beginning of 1970 the general subsidy was thus reduced to \$68,000,000, which will represent a saving to the treasury of \$84,000,000 in the calendar years 1967 to 1970 inclusive.

* * *

The railways, which had been unable to begin rationalization until the Costing Order was made, have since filed 31 applications for passenger-train discontinuance.

CP Rail filed 18 applications covering all of its passenger trains other than commuter services. It claimed

losses of \$30,090,700 on these 18 services in 1968.

The CNR filed applications for 13 services on which it claimed losses of \$11,630,233 in 1968.

At the end of the year the Commission's cost analysts were examining railway financial data to determine actual losses. Where a loss is verified, the Commission must decide whether the public interest requires continuance of a service. A firm commitment has been given that no "passenger-train service" will be discontinued without a prior public hearing in the area affected.

* * *

Both major railways availed themselves of the provisions of the Passenger-train Service Order to adjust train frequencies in line with traffic requirements. The Commission examined each adjustment to ensure that in the case of reductions the railways continued to meet the requirement of the Railway Act to provide suitable and adequate accommodation for the traffic offering.

* * *

A.R.F.A.A. ADMINISTRATION

Parliamentary approval of the Atlantic Region Freight Assistance Act in July was a landmark in highway transport legislation. It extended to the highway trucking industry of the Atlantic Provinces federal freight subsidies on shipments from the select territory consistent with those that have been made since 1927 to the railways under the Maritimes Freight Rates Act.

Payments are designed to reduce costs for shippers moving goods to markets in central and western Canada. They cover up to 30 per cent of outbound freight charges incurred within the select territory.

The program was started July 15 and by the end of December the Commission had approved claims by 56 truckers for payments totalling \$193,082. Another 34 claims amounting to \$185,256 were being processed.

Shortly after the payments began, a substantial number of the truckers serving the Atlantic area announced a number of rate reductions related directly to the new program, thereby passing benefits on to the shippers.

Studies are being made on a further extension of the subsidy program to cover air and water shipments out of the Atlantic region to other parts of Canada, to give fuller effect to the principle of equal treatment for all modes of transport.

*

*

*

PROCLAMATION OF PART III

The Minister of Transport announced in November the intention of the government of proclaiming Part III of the National Transportation Act. A federal-provincial ministerial conference was held in December to discuss the implementation of direct federal regulation of extra-provincial motor vehicle transport.

Such direct regulation would be limited to extra-provincial motor vehicle undertakings, or parts thereof, that are exempted from the provisions of the Motor Vehicle Transport Act by the Governor-in-Council.

Under the Motor Vehicle Transport Act of 1954 provincial agencies have been regulating extra-provincial truck and bus undertakings on behalf of the federal government. There has been some lack of uniformity in the approach of the different provincial agencies to regulation.

The Commission has been making preparations for the possible proclamation of Part III for almost two years. Useful meetings were held with representatives of the various segments of the industry and shipper organizations.

*

*

*

SUNDAY TRUCKING

Another step in equality of regulation was implicit in decisions extending to two trucking companies exemptions from the Lord's Day Act, which precludes Sunday trucking operations.

The Lord's Day Act, originally drafted in 1906 when the trucking industry did not exist, made specific exemptions for railways and shipping lines. It was amended in the schedule of the National Transportation Act to allow the Commission to exempt the freight operations of any transportation company where this would prevent undue delay.

The two companies involved in the decisions presented their case at hearings in Ottawa of which ample public notice was given. There was no opposition.

Five similar applications were under study at the end of the year.

*

*

*

BELL CANADA RATES

In addition to the extensive work required on these new activities, the Commission faced an increased workload in its continuing regulatory areas.

One of the more important cases involved Bell Canada's application for a general increase in telephone rates. This was the subject of a public hearing that extended to 44 sitting days -- longest hearing of any kind since the inception of the Commission.

The resulting judgment denied Bell an increase in subscriber rates but granted higher charges in some other services to yield additional revenues estimated at \$27,500,000 on a 1969 basis.

*

*

*

CENTRALIZED RAIL AGENCIES

Development by the railways of centralized agency services was accelerated in 1969. This entails the establishment of a central office supplying 24-hour service to customers over a wide region through a toll-free long distance telephone listing. Acceptance of the system has been increasingly favourable.

The Commission investigated and approved, in some cases in part, nine applications for such offices, familiarly known as CP Customer Service Centres and CN Master Agencies. Another 13 applications were under study at the year-end.

*

*

*

RAILWAY SAFETY PROGRAM

There have been many technological advances in the railway industry during the last decade, leading to greater operational efficiency, but these have created new safety problems. The increase in efficiency has not been matched by any significant decline in accident rates.

The Commission has undertaken a special program to identify these problems and determine methods of solving them.

The program involves a more detailed investigation of accidents, a comprehensive review of railway safety practices and a study of the Commission's existing safety regulations.

*

*

*

INTERNATIONAL AIR SERVICES

Negotiations took place with a number of nations on bilateral air agreements, under which Canada exchanges airline landing rights with other countries.

Terms were worked out with Trinidad and Tobago forming the basis for an agreement that was expected to be formally signed in 1970.

Discussions were begun with Britain, West Germany, Italy and the United States on possible revisions to existing agreements.

A delegation from Israel visited Ottawa for a preliminary meeting that may lead to an eventual air agreement with that country.

The international group charter market continued its explosive growth in 1969. Approval was given for 3,200 international charter trips, an increase of more than 50 per cent over the previous year, and 642 inclusive tour flights, more than triple the 1968 figure.

*

*

*

DOMESTIC AIR SERVICES

Government policy enunciated in 1967 under which CP Air was to be allotted an increased share in transcontinental capacity was further implemented in 1969 by allowing that carrier to provide 20 per cent of available seats on the mainline routes between Vancouver and Montreal. Provision was also made for an extension to 25 per cent in 1970, the limit set in the 1967 policy statement.

The government's policy statement of 1966 on regional air carriers, which was refined in August, 1969, by the Minister of Transport, formed the basis for several important developments in regional air services.

The 1969 statement defined geographic areas in which services could be developed by the five regional carriers -- Pacific Western Airlines, TransAir, Nordair, Quebecair and Eastern Provincial Airways.

Significant among these developments was the revision of air routes in British Columbia which was carried out in co-operation with CP Air, PWA and B.C. Airlines. It gave each carrier a route system better suited to its operating role and introduced more modern aircraft in several areas.

EPA introduced jet service between major points in the Atlantic Region and Montreal. Nordair was authorized to inaugurate Montreal-Hamilton and Hamilton-Pittsburgh services but at the end of 1969 still lacked the necessary United States approval for the Hamilton-Pittsburgh route.

EPA and Quebecair were licensed to add Churchill Falls to their existing routes in Northeastern Quebec and Labrador.

Regulatory control was relaxed on a number of specialty air services, normally carried out by small carriers. The standard requirement for proof of public interest was removed in applications for recreational flying; aerial photography restricted to scenics; aerial inspection, reconnaissance and advertising; aerial control, and aerial construction. For such services a licence is now issued upon demonstration of financial and operational ability.

MARINE STUDIES

One special inquiry related to water transportation was completed and progress was made on two others.

On February 28 the Minister of Transport issued the Commission's report on Canadian ship ownership and registration laws, which had been the subject of a special investigation and public hearings in 1968.

The report recommended that the right to own and register ships in Canada be restricted to Canadian citizens and companies incorporated in Canada. It also proposed federal guidelines to limit the expansion of Great Lakes fleets owned or controlled by iron ore companies.

A group of consulting firms was retained to carry out detailed economic investigations related to the Canadian deep-sea merchant marine feasibility study being directed by the Commission. This study is to be completed in 1970.

In August the Commission announced terms of reference for an inquiry into the coasting trade laws that govern the transport of goods between Canadian ports. Briefs were invited on the issues involved and preliminary plans were made for a series of public hearings in 1970.

*

*

*

INTERNATIONAL MARITIME AFFAIRS

Commission representatives took part in a number of international conferences dealing with maritime affairs.

The most significant of these was the November conference in Brussels concerning oil pollution caused by tankers operating on the high seas. The Minister of Transport attended as head of the Canadian delegation and the President of the Commission was present in an advisory capacity.

Largely as a result of Canadian initiative, the Brussels conference adopted a resolution aimed at the establishment of an international fund to provide for adequate compensation for damages resulting from such oil pollution.

*

*

*

RESEARCH

Late in 1968 the Commission completed the formation of a Research Division to direct the program of studies and research provided for in the Act. It now has a professional staff of 22.

During 1969 several major projects were launched with the emphasis on a multi-modal approach. One of the more ambitious of these is an intensive case study of future needs in the transportation "corridor" from Quebec City to Windsor, Ont., including the impact that new forms of ground and air transport might have on travel patterns. A detailed study was made of the potential advantages of TACV (tracked air-cushioned vehicle) and STOL (short takeoff and landing) systems as compared with conventional railway units, including high-speed versions now under investigation in the

United States, France and Britain.

A special mid-summer survey was conducted among persons travelling between Quebec City, Montreal, Ottawa and Toronto to determine the main elements in travel demand.

Initial steps were taken in a comprehensive series of studies of transportation in the far north. The first phase is aimed at development of a detailed inventory of current transportation systems in terms of traffic flow and facilities. This is to be followed by a transportation network analysis and studies on the relationship of transportation systems to the general economic development of Northern Canada.

The future of containerized freight transport is the subject of another special study. A team of transportation consultants was enlisted to help in developing the required data.

Discussions took place with the two major railways and a Canadian university about the possibility of establishing an Institute for Guided Ground Transport. This could be the prototype for developing research co-operation between government and the transportation industry.

*

*

*

STAFF

Progress was made in the consolidation of administrative services. Total staff on strength at the end of 1969 numbered 381.

Following is a statistical review of regulatory activity in 1969, classified by Committee:

AIR

The Air Transport Committee approved 499 applications for new or amended licences and dismissed 116. Decisions were issued cancelling 75 licences and suspending 20. Another 17 licensees were asked to show cause why their operating authority should not be suspended or cancelled.

Public hearings were held at various locations across the country in connection with 26 applications.

International group charter applications increased sharply with approvals totalling 3,200 compared to 2,109 the previous year. Of the 1969 charters, 2,132 were for transatlantic flights, 895 trans-border, 117 for the Caribbean, Mexico and South America and 56 transpacific.

Also approved were 38 inclusive tour charter applications involving 642 return flights.

The year's inspection program covered approximately 85 per cent of carriers and 60 per cent of licensed bases.

Two regional carriers were paid subsidies for the operation of unprofitable routes essential in the public interest. The total amount of these subsidies paid, applicable to the calendar year 1968, was \$1,548,507.

As of December there were 904 licensed carriers, 856 operating fixed-wing aircraft and 48 operating rotating-wing equipment. Of the total carriers, 534 were

domestic and 370 foreign, including 345 small United States "taxi" operators who have authority to fly into Canada.

MOTOR VEHICLE

The Motor Vehicle Transport Committee received 62 notices of acquisition under section 20 of the National Transportation Act and conducted public hearings in four cases. The Commission did not disallow any proposed acquisition.

Following public notice of the regulations, 100 truckers and 92 household goods movers filed notices of intent to apply for certificates under provisions of the Atlantic Region Freight Assistance Act. By the end of December 102 such applications had been filed of which 79 were approved, four rejected and 19 remained in the processing stage.

Ninety claims were filed by 33 operators for payments totalling \$378,339.05 under the ARFRAA program. At December 31 the Committee had approved 56 claims for payment to 22 operators of \$193,082.70.

RAIL AND COMMUNICATIONS

The Railway Transport Committee issued 3,288 Orders and three General Orders dealing with a variety of matters and applications. Twelve public hearings were held, running to a total of 57 sitting days.

There were 396 accidents at highway-railway crossings involving death or injury, a decline from 428

the previous year and 497 in 1967 despite the increase in motor vehicle registrations.

Payments from the Railway Grade Crossing Fund were authorized in the amount of \$18,743,653.75 to assist 506 projects involving improved protection at highway-railway crossings. Total payment for work completed during the year, including some projects approved in prior years, was \$25,579,447.54.

Construction or reconstruction of 72 grade separations or route diversions was approved with grants to 45 of these. Installation of automatic signal protection was ordered at 316 level crossings with grants in 282 instances.

In 1959 programs were initiated for the installation of reflectorized signs on railway rolling stock and at level crossings where trains may operate at night. At the end of 1969 work had been done on 70,914 units of railway equipment and the crossing program was almost complete with 22,797 signs installed.

Construction or the inauguration of traffic was approved for 37 new lines of railway, branch lines and railway route diversions.

There were 1,291 other projects related to engineering work on or beside railway lines.

The volume of engineering projects handled reached 2,245.

The railways filed 46,881 freight tariffs, 2,627 respecting agreed charges, and 2,427 passenger tariffs. There were also 4,911 tariff filings by express companies, water carriers, communications companies and international bridge authorities.

At the end of the year, 1,352 agreed charges were in effect, involving 2,958 shippers.

Technical officers inspected 104,055 units of railway equipment and reported 34,272 defects on 19,918 units.

Preparation and publication of the waybill analysis program was continued, indicating trends in the pattern of railway freight movement.

Directions were issued for the regrouping of 45 telephone exchanges of Bell Canada, 12 exchanges of the British Columbia Telephone Company and 20 telephone exchanges of Canadian National Telecommunications.

WATER

The Water Transport Committee supervised steamship subvention agreements involving 29 services -- three on the West Coast, two on the Great Lakes and 24 on the St. Lawrence and the East Coast. Two services were discontinued and one added, all on the East Coast.

No new subsidy applications were received. Higher subsidy payments were approved for eight services to meet increased costs. Subsidies to private operators for water transport services totalled \$12,037,819.

Recommendations were requested on 30 applications for waiver of the coasting laws. Approval was recommended for 25, including one that will not be effective until 1970. In all cases the Committee investigated the availability of Canadian-flag vessels.

Administration of the Ferries Act, under which federal licences are granted for inter-provincial and international ferry operations, was delegated to the Commission by the Minister of Transport. Licences were renewed for two inter-provincial ferries and one international ferry. In addition, a recommendation was made for the assignment of an inter-provincial licence and an application is under study with respect to a new international ferry.

British Columbia Telephone Company et 20 centrales téléphoniques de CN télécommunications.

TRANSPORT PAR EAU

Le Comité des transports par eau a administré des

contrats de subvention de navires à vapeur concernant 29 services trois sur la côte ouest, deux sur les Grands lacs et 24 sur le Saint-Laurent. Deux services ont été supprimés et un a été

ajouté, tous sur la côte est.

Aucune nouvelle demande de subvention n'a été reçue.

Des subventions plus élevées ont été approuvées à l'égard de

huit services afin de leur aider à faire face à l'augmentation

des frais. La somme de \$12,037,819 a été donnée en subvention

des transporteurs par eau.

Des recommandations ont été faites concernant 30

demandes de dispense de l'application des lois de la navigation

côtière. L'approbation a été recommandée dans 25 de ces cas;

L'un de ces dispenses n'entrera en vigueur qu'en 1970. Dans

tous les cas, le Comité s'est renseigné sur la disponibilité

de navires battant pavillon national.

L'application de la loi sur les passages d'eau, en

vertu de laquelle des permis fédéraux sont délivrés pour

l'exploitation interprovinciale et internationale de transbordeurs

a été déléguée à la Commission par le ministre des Transports.

Les permis pour deux services interprovinciaux de passages

d'eau et un service international ont été renouvelés. En outre,

on a recommandé la cession d'un permis interprovincial et une

demande de permis pour un nouveau service international de

passage d'eau est présentement à l'étude.

où les trains circulent la nuit. A la fin de 1969, 70,914 unités du matériel des chemins de fer étaient munies de ces marques, et 22,797 écriteaux avaient été installés aux passages: l'objectif avait presque été atteint.

La construction ou la mise en service de 37 nouvelles lignes de chemin de fer, embranchements et déviations de voies a été approuvée. Les chemins de fer ont réalisé 1,290 autres projets comportant du travail de génie sur les lignes de chemin de fer ou sur leurs emprises.

Le nombre d'ouvrages de génie dont il a fallu s'occuper s'est élevé à 2,245.

Les chemins de fer ont déposé 46,881 tarifs-marchandises, 2,627 tarifs de taxes convenues et 2,427 tarifs-voyageurs. Il y a aussi eu 4,911 tarifs déposés par les entreprises de messageries, les transporteurs par eau, les compagnies de communication et les autorités des ponts internationaux.

A la fin de l'année, 1,352 taxes convenues intéressant 2,958 expéditeurs, étaient en vigueur.

Des agents techniques ont inspecté 104,055 unités de matériel de chemin de fer et ont signalé 34,272 défauts sur 19,918 unités.

On a continué la préparation et la publication de l'analyse des bordaux d'expédition, qui indique les tendances dans le domaine du transport des marchandises par chemin de fer.

Des directives ont ordonné le regroupement de 45 centrales téléphoniques de Bell Canada, 12 centrales de la

ont déposé des réclamations pour un total de \$378,339.05. Au 31 décembre, le Comité avait approuvé 56 réclamations et versé \$193,082.70 à 22 exploitants.

CHEMINS DE FER ET COMMUNICATIONS

Le Comité des transports par chemin de fer a émis 3,288 ordonnances et trois ordonnances générales relatives à diverses questions et requêtes. Il a tenu douze audiences publiques totalisant 57 jours de séance.

Il y a eu 396 accidents à des passages à niveau causant des blessures ou la mort. Malgré l'augmentation du nombre de véhicules à moteur immatriculés, ce nombre représente une diminution par rapport à l'année dernière (428 accidents) et à 1967 (497).

Des prélèvements d'un montant de \$18,743,653.75 sur la Caisse des passages à niveau ont été autorisés à titre de contributions à 506 projets d'amélioration de la protection aux passages à niveau. La somme des prélèvements pour les

travaux terminés au cours de l'année, y compris certains projets approuvés au cours des années antérieures, s'élève à \$25,579,447. La construction ou la reconstruction de 72 croisements de voies superposées ou détournements de routes a été approuvée, dont 45 ont été subventionnées. Des ordonnances ont prescrit

l'installation de protection automatique à 316 passages à niveau. Des subventions ont été accordées dans 282 de ces cas. Des programmes ont été mis en oeuvre en 1959 en vue

de l'installation de marques et d'écriteaux réfléchissants sur le matériel roulant des chemins de fer et aux passages à niveau

Le programme d'inspection de l'année embrassait environ 85% des voituriers et 60% des bases mentionnées dans

les permis.

Deux transporteurs régionaux ont reçu des subventions

en raison de parcours non rentables, mais nécessaires à l'intérêt public. Les subventions payées pour l'année 1968 s'élevaient

à \$1,548,507.

En décembre, il y avait 904 détenteurs de permis dont

856 exploitaient des aéronefs à voilure fixe et 48 des aéronefs

à voilure tournante. Sur ce nombre, 534 étaient des compagnies

domestiques et 370 des compagnies étrangères dont 345 petits

exploitants de "taxis" des Etats-Unis qui sont autorisés à

venir au Canada.

VEHICULES A MOTEUR

Le Comité des transports par véhicule à moteur a

reçu 62 avis d'acquisition en vertu de l'article 20 de la Loi

nationale sur les transports et dans quatre cas il a tenu des

audiences publiques. Aucune des acquisitions proposées n'a été

interdite.

A la suite de la publication des règlements, 100

camionneurs et 92 démenageurs d'effets mobiliers ont signifié

leur intention de solliciter des certificats en vertu des

dispositions de la Loi sur les subventions au transport des

marchandises dans la région atlantique. A la fin de décembre,

102 demandes avaient été déposées; sur ce nombre, 70 avaient

été approuvées, 4 rejetées et 19 autres étaient à l'étude.

Aux termes du programme de subventions, 33 exploitants

d'étudier la possibilité d'établir un institut du transport guidé au sol. Cette initiative pourrait conduire à une collaboration plus étroite en matière de recherches entre le gouvernement et l'industrie du transport.

PERSONNEL

Nous avons réalisé certains progrès dans le regroupement des services administratifs. A la fin de 1969, l'effectif total se chiffrait à 381 employés.

Voici une revue statistique du travail de réglementation accompli par chaque Comité en 1969:

TRANSPORT PAR AIR

Le Comité des transports aériens a approuvé 499 demandes de permis ou de modification de permis et en a rejeté 116. Soixante-quinze permis ont été annulés et 20 ont été suspendus. On a demandé à 17 autres titulaires de démontrer pourquoi leur autorisation d'exploitation ne devrait pas être annulée ou suspendue.

Vingt-six demandes ont fait l'objet d'auditions publiques en divers endroits du pays.

Les demandes de permission pour l'affrètement de

groupes dans des vols internationaux ont augmenté considérablement Les permissions accordées ont atteint 3,200 comparativement à

2,109 l'année précédente. On a compté 2,132 vols transatlantiques 895 vols transfrontières, 117 vols à destination des Caraïbes,

du Mexique et de l'Amérique du Sud et 56 vols transpacifiques.

Le Comité a également approuvé 38 demandes d'affrètement tout compris comportant 642 vols aller-retour.

est une étude approfondie des besoins de transports de demain

sur la bande de territoire longeant le Saint-Laurent de

Québec à Windsor, en Ontario et, notamment, des répercussions que pourraient avoir des innovations dans le transport aérien et terrestre sur les façons de voyager à l'avenir. Une étude détaillée fut faite des avantages possibles du TACV (véhicule à coussin d'air sur rail) et du STOL (avions à décollage et atterrissage court) sur les systèmes classiques de chemins de fer, notamment les machines à grande vitesse déjà à l'étude

aux Etats-Unis, en France et en Grande-Bretagne.

Un sondage a été effectué à la mi-été parmi les

personnes qui voyagent entre Québec, Montréal, Ottawa et Toronto en vue de connaître les principales exigences des voyageurs.

Nous avons entrepris une série complète d'études sur le problème du transport dans l'Extrême-Nord. La première

phase de cette série d'études comprend la mise au point d'un

répertoire détaillé des systèmes actuels de transport au point de vue installations et écoulement du trafic. Cette première

phase sera suivie d'analyses et d'études du réseau de transport du Canada par rapport au développement économique général de

l'Extrême-Nord.

L'avenir du transport des marchandises par conteneurs est l'objet d'une autre étude spéciale. Nous avons engagé une équipe de conseillers en matière de transports pour aider à obtenir les données nécessaires.

Des consultations ont eu lieu avec les deux principaux chemins de fer du Canada et une université canadienne en vue

Commission a invité les intéressés à lui faire connaître leurs propositions sur les questions en cause et des plans préliminaires ont été établis pour une série d'audiences publiques en 1970.

*

*

*

SECTEUR MARITIME INTERNATIONAL

Les représentants de la Commission ont pris part à un certain nombre de réunions internationales sur les problèmes maritimes.

La plus importante de ces réunions fut celle de

novembre, à Bruxelles sur la pollution causée par des pétroliers en haute-mer.

Le ministre des Transports dirigeait la délégation canadienne. Le Président de la Commission assistait aux

séances à titre de conseiller.

Grâce à l'intervention du Canada principalement,

l'Assemblée de Bruxelles a adopté une résolution visant à

l'établissement d'un fonds international en vue d'indemniser

convenablement les victimes des dommages causés par les pétroliers

LA RECHERCHE

Fin 1968, la Commission a parachevé la formation d'une Division des recherches chargée de diriger le programme d'études et de recherches prévu dans la loi. Cette Division comprend déjà une équipe de 22 spécialistes.

Au cours de 1969, plusieurs projets importants ont été amorcés dans une perspective multimodale vis-à-vis des transports. L'un des plus ambitieux projets dans ce domaine

Une enquête spéciale relative au transport par eau a été terminée et des progrès ont été réalisés dans le cas de deux autres enquêtes.

Le ministre des Transports a publié, le 28 février, le rapport de la Commission sur la propriété et l'immatriculation des navires au Canada. Cette question avait fait l'objet d'une étude spéciale et d'audiences publiques en 1968.

Le rapport propose que le droit de posséder et de faire immatriculer des navires au pays soit limité à des citoyens canadiens et à des sociétés constituées au Canada. Il propose également que le gouvernement établisse des principes directeurs pour limiter l'expansion des flottilles des Grands Lacs possédées ou contrôlées par des compagnies exploitant des mines de fer. Les services d'un consortium de sociétés d'experts-conseils ont été retenus pour diriger des études économiques détaillées portant sur l'enquête de la Commission sur la possibilité économique de créer une marine marchande canadienne de haute mer. Cette enquête doit se terminer en 1970.

La Commission a publié au mois d'août les objectifs d'une enquête sur les lois de la navigation côtière qui régissent le transport des marchandises entre des ports canadiens. La

ETUDES MARITIMES

suffisants pour donner le service.

est accordé sur preuve de moyens financiers et techniques publicités; contrôle aérien; construction aérienne. Un permis de paysages seulement; inspection aérienne; exploration et dans les domaines suivants: vol récréatif, photographie aérienne

précisée en août 1969 par le ministre des Transports, fut à l'origine de plusieurs développements importants dans les services aériens régionaux. Cette déclaration de 1969 définissait les régions géographiques au sein desquelles pouvaient s'épanouir les cinq transporteurs régionaux: Pacific Western Airlines, TransAir, Nordair, Québécoir et Eastern Provincial Airways.

Le fait le plus significatif a été la révision des routes aériennes de la Colombie-Britannique qui fut effectuée en collaboration avec CP Air, PWA et B.C. Airlines. Cette révision donne à chacun de ces transporteurs un réseau de routes qui convient mieux à son rôle d'exploitation et a permis la mise en service d'aéronefs plus modernes dans plusieurs endroits.

EPA a inauguré un service d'avions à réaction entre des points importants de la région atlantique et Montréal.

Nordair a été autorisée à inaugurer un service Montréal-Hamilton-Pittsburgh, mais à la fin de l'année, n'avait pas encore obtenu l'approbation nécessaire des Etats-Unis pour le parcours

Hamilton-Pittsburgh.

EPA et Québécoir ont été autorisées à ajouter Churchill Falls à leurs routes existantes dans le nord-est du Québec et

au Labrador.

La réglementation a été assouplie pour un certain

nombre de services aériens spécialisés habituellement assurés par de petits transporteurs. L'obligation de faire la preuve de l'intérêt public, qui est la règle générale, a été supprimée

Les conditions d'un accord dont la signature est prévue pour 1970 ont été négociées avec Trinidad et Tobago.

Des entretiens ont eu lieu avec les représentants de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne de l'Ouest, de l'Italie et des Etats-Unis au sujet de révisions possibles des accords

existants.

Une délégation d'Israël s'est rendue à Ottawa pour des entretiens préliminaires qui pourraient aboutir à la signature d'un accord aérien avec ce pays.

Le marché international de l'affrètement pour le transport de groupes de personnes a continué de se développer à un rythme accéléré en 1969. La Commission a approuvé 3,200 vols d'affrètement internationaux, soit une augmentation de plus de 50% par rapport à l'année précédente, et 642 excursions tout compris, soit plus du triple de ce qui avait été approuvé en 1968.

SERVICES AERIENS DOMESTIQUES

La ligne de conduite énoncée par le gouvernement en 1967 et en vertu de laquelle CP Air devait se voir attribuer une part plus importante du transport transcontinental a reçu un nouvel achèvement en 1969 alors que ce transporteur a été autorisé à assurer 20% des places disponibles le long des routes principales reliant Vancouver et Montréal. On a également pourvu à une augmentation allant jusqu'à 25% en 1970, soit l'objectif établi dans l'énoncé.

La déclaration de principes remise par le gouvernement en 1966 à l'égard des transporteurs aériens régionaux, qui a été

dans une région assez étendue grâce à un service d'appels interurbains gratuits. Ce système semble gagner la faveur générale.

La Commission a étudié et approuvé partiellement dans certains cas, neuf demandes relatives à de tels services, mieux connus sous les noms de centres de service à la clientèle (Pacific National Canadian) et gares-centres (National Canadian). Treize autres demandes étaient à l'étude à la fin de l'année.

PROGRAMME DE SECURITE DES CHEMINS DE FER

Au cours de la dernière décennie, les chemins de fer ont fait de nombreux progrès techniques qui ont amélioré considérablement l'efficacité opérationnelle, mais ces progrès ont créé de nouveaux problèmes. Ces diverses améliorations n'ont pas été accompagnées d'une diminution importante du nombre des accidents.

La Commission a établi un programme qui aura pour but de cerner ces problèmes et de trouver une façon de les résoudre.

Le programme comprend une enquête plus poussée des accidents, une étude d'ensemble des techniques employées par les chemins de fer et une revue de la réglementation présente de la Commission dans ce domaine.

SERVICES AERIENS INTERNATIONAUX

Des négociations ont été engagées avec un certain nombre de pays au sujet d'accords aériens bilatéraux en vertu desquels le Canada et d'autres pays s'accordent mutuellement des droits d'atterrissage.

marchandises lorsqu'il y a lieu de prévenir des retards

injustifiables.

Les deux entreprises impliquées dans les décisions

précitées avaient présenté leurs revendications lors d'audiences
tenues à Ottawa et dont avis avait été largement donné au public.
Cinq demandes semblables étaient à l'étude à la fin

de l'année.

*

*

*

TARIFS DE BELL CANADA

Outre la somme énorme de travail qu'ont exigé ces

initiatives, la Commission a dû faire face à un accroissement
de travail dans les autres secteurs de réglementation qu'il lui

sont dévolus.

L'une des affaires les plus importantes a été la

demande de Bell Canada pour une augmentation générale des tarifs
de téléphone. Cette affaire a été l'objet d'audiences publiques
qui se sont prolongées pendant 44 jours; jamais une question

n'avait été débattue aussi longtemps depuis le début de la

Commission. Au jugement, Bell Canada n'obtint pas le droit

d'augmenter le tarif des abonnements, mais fut autorisée à

majorer ses taux dans d'autres services. Cette majoration, en

prenant pour base l'année 1969, devait lui procurer des recettes

supplémentaires estimées à \$27.5 millions.

GARES - CENTRES

Cette innovation des chemins de fer s'est accentuée

en 1969. Le programme nécessite l'installation d'un bureau

central qui assure un service de 24 heures sur 24 à la clientèle

Une telle réglementation directe se limiterait aux entreprises de transport extra-provinciales ou aux parties de ces entreprises qui sont soustraites par le gouverneur en conseil aux dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur.

En vertu de la Loi de 1954 sur le transport par véhicule à moteur, les organismes provinciaux se sont, pour le compte du gouvernement fédéral, occupés de la réglementation des entreprises extra-provinciales d'autobus et de camionnage. Cette réglementation a manqué quelque peu d'uniformité.

Pendant près de deux ans, la Commission a pris des mesures en vue de la proclamation possible de la Partie III. Des réunions utiles eurent lieu avec des organismes représentant les intérêts de l'industrie et des expéditeurs.

* * *

CAMIONNAGE DU DIMANCHE

Une autre étape tendant à assurer l'application

uniforme de la réglementation a été franchie lorsqu'il fut décidé d'exempter deux entreprises de camionnage des dispositions de la Loi sur le dimanche qui interdisent d'effectuer des transports par camion le dimanche.

La Loi sur le dimanche, qui remonte à 1906, une époque où l'industrie du camionnage était inexistante, avait prévu un certain nombre de dépenses pour les lignes de chemin de fer et de navigation. Elle a été modifiée dans l'annexe de la Loi nationale sur les transports pour permettre à la Commission d'étendre l'exemption à toute entreprise de transport de

chemins de fer en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes.

Les paiements ont pour but de réduire les frais des expéditeurs des marchandises vers les marchés situés au centre et à l'ouest du pays. Ils couvrent jusqu'à 30% des frais de transport encourus dans le territoire choisi.

Le programme a débuté le 15 juillet et, à la fin de décembre, la Commission avait approuvé 56 réclamations de camionneurs pour des paiements totalisant \$193,082. Trente-quatre autres réclamations s'élevant à \$185,256 étaient alors à l'étude.

Peu après le commencement des paiements, un nombre important de camionneurs desservant la région atlantique ont annoncé un certain nombre de réductions de tarifs découlant du nouveau programme, en faisant ainsi bénéficier les expéditeurs. Des études sont effectuées en vue d'élargir davantage le programme de subventions afin de couvrir les expéditions par air et par eau provenant de la région atlantique et destinées aux autres régions du pays, en accord avec le principe du traitement égal de tous les modes de transport.

PROCLAMATION DE LA PARTIE III

Le ministre des Transports a fait part, en novembre, de l'intention du gouvernement de proclamer la Partie III de la Loi nationale sur les transports, et une conférence ministérielle fédérale-provinciale eut lieu en décembre afin de discuter les modalités de réglementation fédérale directe du transport extra-provincial par véhicule à moteur.

Le National-Canadien a déposé des demandes pour 13 services à l'égard desquels il a soutenu avoir subi des pertes de \$11,630,233 en 1968.

A la fin de l'année, les analystes des frais de la Commission ont examiné les données financières des chemins de fer afin de déterminer les pertes réelles. Lorsqu'une perte est effectivement établie, la Commission doit décider si l'intérêt public exige le maintien du service. La Commission a donné son assurance qu'aucun "service de trains de voyageurs" ne sera supprimé sans qu'il soit tenu au préalable une audience publique dans la région intéressée.

* * *

Les deux compagnies principales de chemin de fer se sont prévalues des dispositions de l'ordonnance sur le service des trains aux exigences du trafic. La Commission a examiné chaque cas afin de s'assurer que les chemins de fer continueraient à répondre aux exigences de la Loi sur les chemins de fer ayant trait à l'obligation de fournir des aménagements suffisants et convenables pour le trafic qui se présente.

APPLICATION DE LA LOI SUR LES SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA REGION ATLANTIQUE

L'approbation, en juillet, par le Parlement de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique a constitué un jalon dans la législation sur les transports routiers. Elle a permis d'accorder à l'industrie du camionnage des provinces atlantiques des subventions fédérales relatives aux expéditions de marchandises provenant du territoire choisi similaires à celles qui depuis 1927 ont été payées aux

de signaler qu'on a interjeté appel contre cette ordonnance auprès de la Cour Suprême du Canada. Cependant, l'appel n'empêche pas la Commission de recevoir et d'étudier les demandes présentées par les compagnies de chemins de fer.)

Une autre ordonnance a suivi, définissant, aux fins de la Loi, "un service de trains de voyageurs". Elle ne désigne pas des trains particuliers mais établit des itinéraires interurbains et régionaux et la fréquence minimale de chacun.

* * *

La Loi nationale sur les transports de 1967 reconnaît que la rationalisation des services ferroviaires pourrait prendre quelques années. Aussi la Loi prévoyait-elle la réduction progressive des subventions générales aux chemins de fer. Totalisant alors \$110 millions par an, ces subventions devaient diminuer de \$14 millions chaque année jusqu'à leur disparition totale. Debut 1970, elles sont réduites à \$68 millions, ce qui assure au trésor national une économie totale de \$84 millions de 1967 à 1970 inclusivement.

* * *

Les compagnies de chemin de fer qui attendaient l'ordonnance concernant les frais ont depuis présenté 31 demandes de suppression de services de trains de voyageurs.

Le Pacifique-Canadien a présenté 18 demandes portant sur tous ses services de voyageurs, les trains de banlieue exceptés, en affirmant que son déficit d'exploitation sur les 18 lignes en question avait atteint \$30,090,700 en 1968.

Le programme prévu dans la loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique a été amorcé.

Enfin, l'on a accéléré les préparatifs nécessaires pour la réglementation éventuelle du transport extra-provincial par véhicule à moteur.

LA RATIONALISATION DES SERVICES FERROVIAIRES

En vertu de la loi nationale sur les transports, la Commission doit décharger les compagnies de chemins de fer du fardeau financier que représente pour elles l'exploitation de services de trains de voyageurs et d'embranchements non rentables, et les mettre sur un pied d'égalité avec les autres modes de transport. La Commission, si elle le juge dans l'intérêt public, et sous réserve des indemnités prévues, peut ordonner aux compagnies de ne pas cesser l'exploitation d'un service non rentable.

La Commission a terminé la partie la plus complexe de ce travail en août, en édictant une ordonnance établissant, aux fins de la loi sur les chemins de fer, les éléments et les facteurs dont il y a lieu de tenir compte lors de la détermination des frais d'exploitation des services ferroviaires. En effet, une compagnie doit prouver qu'un service est exploité à perte réelle avant que la Commission puisse envisager d'en autoriser l'abandon ou la cessation.

La mise au point de l'ordonnance sur le calcul des prix de revient a exigé plus de 18 mois de travail et toute une série d'audiences publiques tenues en 1968. (Il y a lieu

La Commission canadienne des transports a, en 1969,

pris plusieurs importantes mesures afin d'atteindre son premier objectif aux termes de la Loi nationale sur les transports,

"de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les

transporteurs qui font des transports par chemin de fer, par eau, par avion, des transports s'étendant sur plus d'une

province par véhicule à moteur et par pipe-line pour denrées".

Cet objectif ne saurait être réalisé qu'au moyen

d'une méthode cohérente de tous les modes de réglementations de transport qui permet à chacun de se développer et de parvenir à une plus grande efficacité grâce à la concurrence à l'intérieur du système global.

Depuis sa création en septembre 1967, pour remplacer

la Commission des transports du Canada, la Commission des

transports aériens et la Commission maritime du Canada, la

Commission a continuellement évolué dans le sens d'une structure

unifiée.

Elle a ainsi décidé, en 1969, d'édicter elle-même

tous les règlements concernant les transports, quel qu'en

soit le mode, au lieu de laisser chacun de ses comités travailler

indépendamment des autres.

D'autres initiatives importantes ont également été

prises en 1969 pour mettre en application les principes

énoncés dans la Loi nationale sur les transports.

Le processus de la rationalisation des services

ferroviaires a été mis à l'oeuvre.

Membres de la
COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1969

Président: L'Hon. J.W. Pickersgill
Vice-président: M. Pierre Taschereau
Vice-président (Recherche): M. R.R. Cope

J.R. Belcher	M. J.E. Dumontier	M. A.S. Kirk
G.R. Boucher	M. Laval Fortier	##M. G.F. LaFerty
A.P. Campbell	M. H.H. Griffin	M. J.A.D. Magee
J.F. Clark	##M. W.R. Irwin	M. Gerald Morisset
H.J. Darling	M. D.H. Jones	M. J.M. Woodard

décédé le 14 janvier 1969
nommé le 13 mars 1969

Présidents des Comités

M. Belcher - - Aérien

M. Darling - - Eau - pipe-line de denrées

M. Fortier - - Véhicule à moteur

M. Jones - - Chemin de fer

M. Morisset - - Politique internationale en
matière de transport

-o-o-o-o-o-o-o-o-

Secrétaire

M. Harris Arbique

275, rue Slater, Ottawa 4e.

TRANSPORT
Commission
canadienne
TRANSPORTS

L'Honorable Don Jamieson, député,
Ministre des Transports,
O T T A W A, Ontario.

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 21 de la Loi

nationale sur les transports, j'ai l'honneur de vous
présenter sous ce pli le troisième rapport annuel de la
Commission canadienne des transports pour l'année

terminée le 31 décembre 1969.

Agréer je vous prie, Monsieur le Ministre,
l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Président de la
Commission canadienne
des transports,
J.W. Pickersgill

Pièce jointe

Imprimeur de la Reine pour le Canada
Ottawa, 1970
No de cat.: TTI-1969

©

Troisième rapport annuel

de la

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1969

Troisième rapport annuel

de la

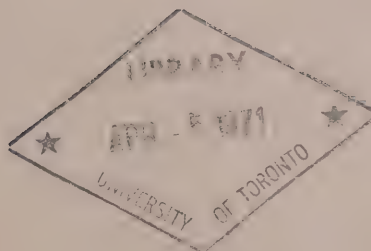
COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1969

(ENGLISH ON REVERSE)

87
56

The Fourth Annual Report
of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1970



(FRANÇAIS AU VERSO)

The Fourth Annual Report
of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1970

(FRANÇAIS AU VERSO)

© Information Canada, Ottawa, 1971

Cat. No. TT1-1970

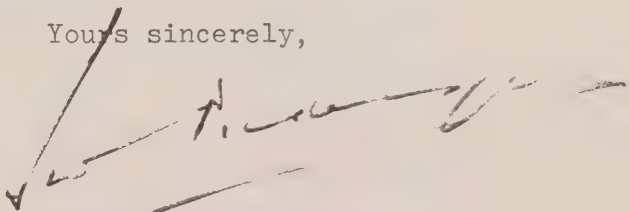
Canadian TRANSPORT
Commission
Commission canadienne
TRANSPORTS

The Honourable Don Jamieson, M.P.,
Minister of Transport,
O T T A W A, Ont.

My dear Minister:

I have the honour to present
herewith the fourth annual report of the
Canadian Transport Commission, made pursuant
to section 21 of the National Transportation
Act, for the calendar year ended December 31,
1970.

Yours sincerely,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'J. W. Pickersgill', is written over a diagonal line that extends from the top left towards the bottom right.

J. W. Pickersgill,

President,

Canadian Transport Commission.

Members of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

1970

President: Hon. J. W. Pickersgill

Vice-president: Pierre Taschereau

Vice-president (Research): R. R. Cope

J. R. Belcher	J. E. Dumontier (3)	G. F. Lafferty
G.R. Boucher (5)	Laval Fortier	J. A. D. Magee
A. P. Campbell	H. H. Griffin	R. M. March (2)
J. F. Clark	D. H. Jones	Gerald Morisset
H. J. Darling (1)	A. S. Kirk (4)	J. M. Woodard

(1) Resigned Feb. 20 (2) Appointed March 19 (3) Retired Sept. 1
(4) Retired Sept. 16 (5) Died Nov.8

Secretary: Harris Arbique

<u>Committees</u>	<u>Chairmen</u>
Air Transport	Mr. Belcher
Commodity Pipeline Transport	Mr. Fortier
International Transport Policy	Mr. Morisset
Motor Vehicle Transport	Mr. Fortier
Railway Transport	Mr. Jones
Review	Mr. Taschereau
Water Transport	Mr. Cope

* * * * *

Public hearings on railway applications to discontinue passenger-train services, the further development of regional airline routes and an expansion of subsidies for trucking in the Atlantic Region were among the highlights of regulatory activity of the Canadian Transport Commission in 1970.

1970 was the third full year of operation by the Commission, established under the National Transportation Act in September, 1967. The Commission took over the staffs and duties of the Board of Transport Commissioners for Canada, the Air Transport Board and the Canadian Maritime Commission, along with new responsibilities with respect to motor vehicle transport, commodity pipelines and research.

Under an amendment to the Railway Act which came into effect in August, 1970, the role of the Commission in regulating telegraph and telephone tolls of federally-chartered companies was enlarged to cover charges for private-wire services.

On May 15 the Governor-in-Council proclaimed Part III of the National Transportation Act which assigns to the Commission the direct regulation of extra-provincial motor vehicle undertakings, or parts thereof, that may be ~~exempted~~ from the Motor Vehicle Transport Act of 1954.

At the end of 1970, however, no exemptions from the 1954 statute had been made.

A Review Committee was established by the Commission to deal with applications for the review of decisions made by modal committees.

In all areas of Commission activity the emphasis continued to be on measures to achieve the objectives of the National Transportation Policy which require that all modes of transport should be regulated in a consistent manner, allowing each to develop to its greatest efficiency through competition in a total system.

*

*

*

RAILWAY RATIONALIZATION

One of the major principles adopted in the National Transportation Act was that the railways should be relieved of the major share of the financial burden of operating uneconomic passenger-train services and uneconomic branch lines in order to place railways on a more nearly equal basis with competing modes of transport. Passenger-train services and branch lines found to be necessary in the public interest, even though uneconomic, could be continued in operation under subsidy.

During 1969 the Commission completed work on the Costing Order, prescribing, for all statutory purposes, the items and factors relevant in the determination of railway operating costs. (An appeal against this Order was dismissed in October, 1970, by the Supreme Court of Canada.) Later in 1969 another required Order was issued defining passenger-train services and opening the way for applications for discontinuance of uneconomic services.

The railways subsequently began making applications for passenger-train discontinuance and by the end of 1969 31 new and 10 revised applications were on file. The statute provides that uneconomic passenger-train services become eligible for subsidy 90 days after such filing unless the Commission has approved their discontinuance within that period. Thus all 41 services covered by the applications--which claimed total annual losses exceeding \$42,500,000--became eligible by February of 1970 for claims for payment by the taxpayers of Canada of up to 80 per cent of the actual losses incurred thereafter.

* * *

The Commission gave a firm undertaking that no "passenger-train service" as defined in its Order would be discontinued without a prior public hearing in the region

affected. This commitment did not, however, apply to reductions in passenger services which, within the limits set by the Commission, the railways may make from time to time in line with changing traffic requirements.

*

*

*

Early in 1970 Commission cost analysts concluded the first of the studies, made under the terms of the Costing Order, of actual losses on passenger services for which discontinuance applications had been filed. The first public hearings opened March 31 at Owen Sound involving seven CNR and CP Rail services between Toronto and Lake Huron and Georgian Bay. A Decision issued in September authorized the railways to discontinue six of the services and ordered a CNR service between Toronto and Guelph continued in the public interest, with specific improvements in the quality of the service.

Following a hearing at Victoria, a second Decision on a discontinuance application was issued rejecting an application by the Esquimalt and Nanaimo Railway (CP Rail) on grounds that the railway had failed to demonstrate that the operation was "uneconomic and is likely to continue to be uneconomic," as required by the Railway Act. Specific improvements in the service were ordered.

Other discontinuance hearings were held at Edmonton, Lethbridge, Alta., Windsor, Ont., London, Peterborough and Toronto.

On June 18 the Commission ordered CP Rail not to discontinue its daily transcontinental passenger train known as The Canadian. The actual loss incurred by The Canadian in 1968 was certified as \$15,171,024, including about \$9,500,000 in sleeping and dining car losses.

Because of the probable level of subsidy required to continue The Canadian -- more than \$1,000,000 a month -- the Commission directed CP Rail to produce a plan of rationalization that would reduce the loss. After receiving the plan the Commission held public hearings at Vancouver, Calgary, Regina, Winnipeg, Thunder Bay and Ottawa at which interested persons were invited to discuss the rationalization proposals as well as possible alternatives. A Decision was to be issued early in 1971.

*

*

*

The railways themselves effected rationalization of a number of uneconomic passenger services by changing equipment or reducing frequencies to eliminate costly over-capacity. Such reductions are made subject to minimum frequencies set out in the Commission's

Passenger-train Service Order and the requirement of the Railway Act for adequate accommodation of the traffic offering.

By the fall of 1970 rationalization of 22 services had resulted in estimated annual savings to the railways of \$13,045,000. Without such rationalization, most of that amount would have become a recurring subsidy charge on the taxpayers.

In each case of rationalization the Commission was given advance notice of the railway's intention and a Commission study was made to ensure that the revised service would continue to meet statutory and regulatory requirements. On one occasion a railway was directed not to proceed with a proposed reduction in frequency and on another occasion the proposed reduction was modified by order of the Commission.

*

*

*

The subsidy provisions of the Act specifically exclude commuter trains, but empower the Commission to investigate commuter services and, if an actual loss is certified, to make recommendations to the Governor-in-Council for such assistance as is deemed necessary or desirable.

On September 29 the Commission announced plans to undertake an investigation of commuter services and invited interested parties to submit views on the matter by December 31.

Earlier the Commission had postponed for 60 days a CP Rail plan for fare increases on commuter service in the Montreal area. The increases were subsequently allowed after cost studies indicated the new fare levels would not even be sufficient to offset the loss being incurred in providing the service.

*

*

*

RAILWAY SAFETY INVESTIGATION

In its 1969 report the Commission referred to the safety problems being created by technological advances in the railway industry. It indicated a special program had been started to identify such problems and determine methods of solving them.

During the first half of 1970 the Commission became concerned by the increase in the number of accidents on the railways. This concern led to a decision announced in August to conduct a special public inquiry into three midsummer accidents on the main lines of the major railways between Montreal and Toronto.

It was later decided to expand the terms of reference for the inquiry to deal generally with railway maintenance and operating practices "and all matters and things likely to cause or prevent railway derailments and collisions between trains."

The first phase of the investigation, dealing with the three specific accidents, was completed during the fall months. The general inquiry, first of its kind, was scheduled for early in 1971.

*

*

*

KOOTENAY AND ELK RAILWAY

One of the most important cases to come before the Commission in 1970 resulted from the joint application of the Kootenay and Elk Railway, incorporated in British Columbia, and Burlington Northern, a United States railway, for authority to connect their lines at the international boundary between British Columbia and the State of Montana, and for Burlington Northern to operate over Kootenay and Elk tracks.

Kootenay and Elk also applied for authority either to cross the CP Rail main line or obtain running rights along a portion of that line.

Prior to the hearing of the applications, a question was raised as to the Commission's jurisdiction to deal with the case insofar as the border crossing was involved. It was based on engineering plans to

leave a half-inch gap in the rails and roadbed precisely at the boundary. The question was argued by the parties at a hearing and the Commission ruled that it had jurisdiction.

The applicants are proposing the carriage of coal and other commodity traffic out of southeastern British Columbia through the United States destined mainly for Roberts Bank.

Hearings on the original applications had not been completed at the end of the year.

*

*

*

FREIGHT RATE HEARINGS

Two preliminary hearings were held on applications complaining against international freight rates under the provisions of section 16 of the National Transportation Act. The Prince Albert Pulp Company and a group of paper mills in Eastern Canada challenged alleged discriminatory features in rates for pulp and newsprint shipments to the United States. The cases, the first to be dealt with under section 16, are continuing.

DOMESTIC AIR SERVICES

Government policy for the development of regional air services and Air Canada's continuing phaseout of the short-haul Viscount aircraft combined in 1970 to accelerate the expansion of regional carrier routes.

In line with a 1969 statement of government policy defining the geographic areas to be served by the five regional airlines, Transair was given limited authority to connect its regional services with Toronto. Transair inaugurated Boeing 737 jet service between Winnipeg, Thunder Bay and Toronto and a turbo-prop operation extending its existing Winnipeg-Kenora-Dryden-Thunder Bay route eastward to Sault Ste. Marie and Toronto. Both services were restricted to one return flight daily.

As a result of appeals against the decision, the Minister of Transport directed the Commission to advance its planned review of the adequacy of the new service. Following public hearings at Thunder Bay, Sault Ste. Marie, Kenora and Winnipeg the Commission found the service to be generally adequate and did not vary its original decision. It approved schedule changes suggested jointly by Transair and Air Canada that would improve the service, particularly to Sault Ste. Marie.

*

*

*

Pacific Western Airlines was authorized by the Commission to take over from Air Canada the service between Victoria and Seattle, Wash. As part of this arrangement PWA also was given authority to operate between Vancouver and Victoria on a co-operative scheduling basis with Air Canada.

Approval of Air Canada's suspension of service to Lethbridge, and the withdrawal of its local service between Calgary and Edmonton, was tied to a rearrangement of routes in the area involving new services by PWA and Time Airways, a third-level carrier. PWA's Edmonton licence was extended to cover both the Industrial and International airports.

In giving regional carriers access to cities served by Air Canada the Commission has, in most cases, stipulated that their ground-handling services, including ticketing, be handled by Air Canada.

A new arrangement was worked out for the servicing of Prairie air routes by Transair and its subsidiary, Midwest Airlines.

In other regional route developments Nordair was authorized to serve Ottawa on its Montreal-Hamilton jet service in order to provide a direct air link between Hamilton and the capital, and Quebecair received authority for non-stop flights between Montreal and Sept-Îles on routes serving points north and east of Sept-Îles. Traffic between those points and Montreal had developed to a volume justifying this improved service.

CP Air's share of total transcontinental capacity was expanded to 25 per cent from 20, implementing the final stage of the government's 1967 statement of policy on transcontinental air service. Air Canada sought a review of the pertinent Order, protesting deletion of a clause in CP Air's licence which required it to serve Montreal and Vancouver on all transcontinental flights. The review was granted and a decision was pending at the end of the year.

One of the more important public hearings during the year dealt with a series of applications for the use of large aircraft on charter service in the Northwest Territories and the Arctic. The resulting decision expanded the operating authority granted to International Jet Air, Northwest Territorial Airways and Wardair. Some aspects of the decision were the subject of an appeal and an application for review at the end of the year.

Action was taken to limit the operations of small United States charter carriers into wilderness lakes and rivers in Northwestern Ontario. This action resulted from repeated complaints from Ontario charter carriers and tourist outfitters, supported by departments of the provincial government, who contended that U.S.-based operations were affecting their livelihood

and seriously depleting stocks of fish and wildlife.

Late in the year a draft consolidation and revision of Commercial Air Services Regulations was widely distributed for comment to be received by December 31. The draft regulations were to be reviewed early in 1971 in the light of representations received.

ATLANTIC REGION FREIGHT ASSISTANCE

Subsidy payments to truckers under the Atlantic Region Freight Assistance Act totalled \$1,355,833 in 1970, the first full year in which the program has operated. It was initiated in mid-1969 on terms similar to those of the Maritimes Freight Rates Act which provide railway freight subsidies designed to reduce costs for shippers moving goods out of the Atlantic region to markets in central and western Canada.

The subsidy was shared by 94 trucking companies involved in freight and household goods movements out of the region, which takes in the southeast part of Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island and the island of Newfoundland.

During the latter part of 1970 new regulations, effective October 1, were approved to provide subsidies on highway freight shipments between points in the Atlantic Region, again matching the existing railway situation.

*

*

*

BELL CANADA RATES

Bell Canada made application in June for an increase in telephone subscriber rates amounting to 6.25 per cent which, if in force for the full year 1970, would have provided additional revenues of \$30,000,000. Following a public hearing in September, the Commission issued a Decision approving an increase of 3.75 per cent in rates for basic telephone service and of 6.25 per cent in rates for other local exchange services, effective January 1, 1971. The increases would yield an estimated \$22,500,000 on a 1970 basis.

* * *

INTERNATIONAL AIR AGREEMENTS

Discussions of new or revised bilateral air agreements were held in 1970 with the United States, Mexico, Jamaica, Barbados, Israel and the Soviet Union.

Formal agreements were signed with Jamaica and Trinidad and Tobago setting up an exchange of air services between Canada and those Caribbean nations. An agreement with Israel was ready for signature at the end of the year, providing for regular service to Tel Aviv.

A modification of the existing agreement with the Soviet Union was approved and will take effect when confirmed by an exchange of diplomatic notes. It involves intermediate traffic points between Montreal and Moscow.

Consultations with Mexico, held at that country's request, were concluded with satisfactory results. Additional air services between Canada and Mexico agreed upon during the discussions will come into effect following government approval and an exchange of diplomatic notes.

An extensive review of the bilateral agreement with the United States took place at meetings in Washington and Ottawa. Proposals for improved air services were made by both sides and the talks were recessed for study of the proposals.

Discussions with Barbados also were continuing.

Air service to Prague was initiated in 1970 under terms of an agreement signed with Czechoslovakia in 1968.

MARITIME AFFAIRS

The report of an inquiry into the coasting trade of Canada and related maritime activity was completed and submitted to the Minister of Transport at the end of the year.

The study and evaluation of the economic feasibility and competitive potential of a modern, privately-owned Canadian-flag deep-sea merchant marine was also completed. The resulting report was to be printed early in 1971 for submission to the Minister.

Commission representatives took part in a working group set up by the Intergovernmental Maritime Consultative Organization to establish an international fund to provide compensation for damage caused by oil pollution on the high seas. Establishment of such a fund was approved at an international conference in 1969, largely as a result of Canadian initiative.

Commission staff participated in an intergovernmental working group dealing with international shipping legislation. Staff officers also took part in studies by an intergovernmental group of a draft international convention designed to provide a legislative framework for contractual relationships between consignors of goods and those who undertake the combined transport of such goods in international trade by two or more modes of transport.

Legislation was passed by Parliament to exempt shipping conferences serving Canada's export and import ocean-borne trades from the application of the Combines

Investigation Act, subject to certain conditions. It sets out the legal framework within which shipping conferences may establish tariffs and certain conditions of carriage designed to maintain stability in scheduled ocean liner services. The conditions attached to the exemption include a requirement that tariffs and certain other conference documents be filed with the Commission.

RESEARCH

As a result of the reorganization of the Ministry of Transport, some components of the research program were transferred to the newly-established Canadian Transportation Development Agency along with some members of the professional staff. At the end of 1970 the Commission had a professional research staff of 23.

The first phase of the container study, a report entitled "A Research Base for Development of National Container Policy," was completed and made available for general distribution. A later report will offer recommendations on future government policy and investment in containerization.

An intercity passenger travel study was completed and a preliminary report distributed. The major findings are that large capital investments in conventional railway facilities in the Montreal-Toronto corridor do not

appear to be justified. The most efficient way of improving service may be through new vehicle technology. The study concludes that short-takeoff-and-landing (STOL) aircraft systems and tracked-air-cushion-vehicle (TACV) systems should be investigated further, particularly as to their impact on regional development. A report for general distribution will be issued in 1971.

* * *

In the area of forecasting transportation needs, emphasis has been placed on national and international air travel demands. The first volume of a study of air travel in the Canadian North was issued in October. A special study of STOL aircraft systems was made by the University of Toronto Institute of Aerospace Studies under Commission sponsorship.

The program for encouraging university work in the transportation field achieved significant progress in 1970. A new fellowship program was introduced with the award of 33 grants totalling \$150,000 for post-graduate studies. A four-year commitment of \$1,080,000 was made to the University of British Columbia and a joint group

from the University of Toronto and York University to permit long-range planning of teaching and research. One-year grants totalling \$78,000 were made to the Universities of Manitoba, Montreal and Waterloo.

The Canadian Institute for Guided Ground Transport was established in co-operation with Queen's University and the two major railway. Queen's is providing accommodation at Kingston and the research abilities of its academic staff. Some preliminary studies began in the summer of 1970. The Commission, Canadian National and Canadian Pacific each will contribute \$100,000 for three years with an expressed intent to continue financial support in the long term.

The commission also entered into a contract with the Saskatchewan Research Council for work on slurry pipelines.

* * *

COMMISSION MEMBERS AND STAFF

The Commission was saddened by the death in November of G. Russell Boucher who had been a member of the former Air Transport Board since 1962 and became one of the original members of the Commission on its formation in 1967.

Three other members of the original Commission retired during the year: Howard J. Darling, formerly chairman of the Canadian Maritime Commission; Alfred S. Kirk, who joined the staff of the former Board of Transport Commissioners for Canada in 1938 and was appointed to the Board in 1962, and J. Emile Dumontier, who joined the Board staff in 1946 and became a Board member in 1960.

The staff at the end of 1970 numbered 425. The Commission wishes to record gratefully its appreciation for the work of staff members who handled increased responsibilities and a mounting workload during 1970 with initiative and a spirit of co-operation.

*

*

*

Following is a statistical review of regulatory activity in 1970, classified by Committee:

AIR

The Air Transport Committee approved 418 applications for new and amended licences and denied 111. Nineteen applications were withdrawn. The Committee cancelled 90 licences, suspended 40 and reinstated 13.

Public hearings were held at Vancouver, Prince Rupert, Prince George, Castlegar and Kamloops, B.C.; Whitehorse in the Yukon, Yellowknife in the Northwest Territories, Edmonton, Winnipeg; Kenora, Thunder Bay and Sault Ste. Marie, Ont.; Chatham, N.B., and Halifax.

Applications for international charter flights with large aircraft again showed marked increases. The Committee approved 4,113 such flights, compared with 3,200 the previous year and 2,109 in 1968.

Of the charters approved in 1970, 2,656 were for transatlantic flights, 1,000 trans-border, 297 for the Caribbean, Mexico and South America and 160 transpacific.

Also approved were 36 inclusive tour applications involving 644 return flights, about the same volume as in 1969.

An active inspection program was carried out on tariff compliance. Licensing inspection covered approximately 75 per cent of licensed bases.

Two regional carriers were paid subsidies totalling \$2,040,404 for the operation of unprofitable routes essential in the public interest. The subsidies covered actual operations in the calendar year 1969.

At the end of the year there were 948 licensed carriers, 578 of them domestic and 370 foreign, including 337 small United States charter operators with authority to fly into Canada.

MOTOR VEHICLE

The Motor Vehicle Transport Committee received 46 notices of proposed acquisitions under section 20 of the National Transportation Act. Objections were filed in connection with two of these. The Commission did not disallow any proposed acquisition.

In Atlantic Region Freight Assistance Act administration, 117 truckers and 164 household goods movers filed notices of intent to apply for a certificate qualifying them to make subsidy claims. There were 217 applications for certificates, 209 of which were issued.

Five applications were rejected and decisions on three were pending at the end of the year.

A total of 543 subsidy claims for \$1,418,018 were filed by 101 carriers, and 541 claims were processed.

Following proclamation of Part III of the Act, the Committee stepped up its planning procedures, including drafting of regulations for extra-provincial motor vehicle operations. A meeting of federal and provincial officials was held in November to discuss various questions relating to the implementation of Part III.

RAIL AND COMMUNICATIONS

The Railway Transport Committee issued 3,036 Orders dealing with a variety of matters and applications. Two general orders were issued by the Commission.

Public hearings were held during the year at Victoria, Vancouver, Calgary, Edmonton, Lethbridge, Regina, Brandon, Winnipeg, Thunder Bay, Windsor, London, Owen Sound, Guelph, Acton, Toronto, Peterborough, Belleville and Ottawa.

There were 435 accidents at highway-railway crossings involving death or injury, a reversal of the downward trend that had been noted in recent years. The figure compares with 399 such accidents in 1969, 428 in 1968 and 497 in 1967.

Commitments from the Railway Grade Crossing Fund were authorized in the amount of \$18,242,917 towards 448 projects involving improved protection at highway-railway crossings. Total payment for work completed during the year, including some projects approved in previous years, was \$18,908,407.

Construction or reconstruction of 74 grade separations or route diversions was approved with grants to 41 of these. Installation of automatic signal protection was ordered at 307 level crossings with grants in 275 instances.

The railways continued their development of centralized agency services. These are central offices supplying 24-hour service to customers over a wide region through toll-free long distance telephone. Thirteen such centres were approved and applications for eight others were under study.

To assist the handling of grain transportation two positions as grain movement co-ordinators were established at Vancouver and Thunder Bay. These officers are co-ordinating the work of the railways and the grain-handling industry.

Construction or the opening to traffic was approved for 34 new lines of railway, branch lines and railway route diversions.

Authorization was given for the opening to traffic of 235 miles of new line on the Alberta Resources Railway. The CNR commenced the movement of unit trains on this line to carry 2,000,000 tons of export coal a year from the Smoky River Valley in Western Alberta to Vancouver.

The CPR received approval to build a 33.4-mile line, known as the Fording branch line, to serve a major coal deposit in British Columbia.

The Committee examined 2,234 engineering projects.

The railways filed 53,646 freight tariffs, 2,299 respecting agreed charges, and 894 passenger tariffs. There were also 6,030 tariff filings by express companies, communications companies and international bridge authorities.

At the end of the year, 1,175 agreed charges were in effect, involving 2,333 shippers.

Committee inspectors investigated 275 derailments and 44 collisions between trains. Corrective action was taken where necessary. Of the collisions, 36

occurred on the CNR and eight on CP Rail lines. Individual figures on derailments were CNR 193, CP Rail 69, Burlington Northern three, Penn Central three, Chesapeake and Ohio two, Northern Alberta two, Algoma Central two and Toronto, Hamilton and Buffalo one.

The comparable figures for 1969 were 237 derailments and 41 collisions. There were 32 collisions that year on the CNR and nine on CP Rail. Derailments: CNR 158, CP Rail 66, Penn Central six, Algoma Central three, Northern Alberta two, Quebec Central one and Grand Falls one.

Technical officers inspected 93,933 units of railway equipment and reported 33,263 defects on 18,898 units.

Preparation and publication of the waybill analysis program was continued, indicating trends in the pattern of railway freight movement.

Directions were issued for the regrouping of 48 telephone exchanges of Bell Canada, eight exchanges of the British Columbia Telephone Company and six telephone exchanges of Canadian National Telecommunications.

WATER

The Water Transport Committee supervised steamship subvention agreements involving 27 services -- three on the West Coast, two on the Great Lakes and 22 on the St. Lawrence and the East Coast.

Subsidy applications were received for two new services but not approved. Higher subsidy payments were approved for 12 services to meet increased costs. Subsidies to private operators for water transport services totalled \$6,040,000. This amount was about half of the 1969 figure due to transfer of responsibility for Newfoundland coastal services to the Ministry of Transport.

Recommendations were requested on 26 applications for waiver of the coasting laws and approval recommended for 15. In all cases the Committee investigated the availability of Canadian-flag vessels.

In Ferries Act administration one licence was issued for an interprovincial ferry. Approval of licence applications for two interprovincial and five international ferries was pending.

Water transport companies filed 361 freight tariffs.

Le Comité des transports par eau a veillé à l'application de contrats de subvention bénéficiant à 27 services de navires à vapeur: trois sur la côte ouest, deux sur les Grands lacs et 22 sur le Saint-Laurent et la côte est.

Les compagnies de navigation ont déposé 361 tarifs de fret. Deux nouveaux services ont demandé à être subventionnés, mais leurs demandes n'ont pas été approuvées. Douze services qui avaient à faire face à des dépenses d'exploitation accrues ont obtenu une augmentation de leur subvention. Les transporteurs par eau du secteur privé ont reçu \$6,040,000, ou la moitié de la subvention globale de l'année 1969, ce qui s'explique par le transfert au ministère des Transports de la charge des services côtiers de Terre-Neuve.

La Commission a été saisie de 26 demandes tendant à la non application des lois sur la navigation côtière, et 15 de celles-ci ont été approuvées. Dans tous les cas le Comité s'est renseigné sur la disponibilité de navires battant pavillon canadien.

En application de la Loi sur les passages d'eau, il a été délivré un permis à un transbordement interprovincial pendant que les demandes de permis de deux autres transbordements interprovinciaux et de cinq transbordements internationaux étaient encore en souffrance.

du Canadien-National et huit sur les lignes de CP Rail. Le nombre des déraillements pour chaque compagnie est le suivant: Canadien-National, 193; CP Rail, 69; Burlington Northern, trois; Penn Central, trois; Chesapeake and Ohio, deux; Northern Alberta, deux; Algonia Central, deux et Toronto, Hamilton and Buffalo, un.

Les chiffres comparables de l'année 1969 sont les suivants: 237 déraillements et 41 tamponnements. Il y a eu cette année-là 32 tamponnements sur les lignes du Canadien-National et neuf sur les lignes de CP Rail. Deraillements: Canadien-National, 158; CP Rail, 66; Penn Central, 6; Algonia Central, trois; Northern-Alberta, deux; Québec Central, un et Grand Falls, un.

Des agents techniques ont inspecté 93,933 unités de matériel ferroviaire et ont signalé 33,263 défauts réparés sur 18,898 unités.

On a continué la préparation et la publication de l'analyse des bordereaux d'expédition, qui indique les tendances dans le domaine du transport des marchandises par chemin de fer.

Des directives ont ordonné le regroupement de 48 centraux téléphoniques de Bell Canada, de huit centraux de la British Columbia Telephone Company et de six centraux téléphoniques de CN Télécommunications.

La construction ou la mise en service de 34 nouvelles lignes de chemin de fer, embranchements et déviations de voies ont été approuvées.

L'autorisation a été donnée de mettre en service 235 milles

de ligne nouvelle de l'Alberta Resources Railway. Les chemins de fer

Nationaux du Canada ont commencé à faire circuler sur cette ligne

des trains-blocs pour le transport de 2 millions de tonnes de charbon

d'exportation par année, de la vallée de la rivière Smoky, dans l'ouest

de l'Alberta, à Vancouver.

Le Canadien-Pacifique a reçu l'approbation de la construction

d'une ligne de 33.4 milles, connue sous le nom d'embranchement de Fording,

pour la desserte d'importants gisements de charbon de la Colombie-

Britannique.

Le Comité a étudié 2,234 projets de travaux de génie.

Les chemins de fer ont déposé 53,646 tarifs-marchandises, 2,299

tarifs de prix convenus et 894 tarifs-voyageurs. Les entreprises de

messageries, les compagnies de communications et les administrations de

ponts internationaux ont déposé 6,030 autres tarifs.

A la fin de l'année, 1,175 prix convenus intéressant 2,333

expéditeurs étaient en vigueur.

Les inspecteurs du Comité ont fait enquête sur 275 déraillements

et sur 44 tamponnements. Des mesures de correction ont été prises au

besoin. Trente-six des tamponnements se sont produits sur les lignes

Des engagements à prélever un montant de \$18,242,917 sur la financière à 4/8 projets d'amélioration de la protection à des passages à niveau. La somme des prélèvements pour les travaux terminés au cours de l'année, y compris certains projets approuvés au cours des années antérieures, s'élève à \$18,908,407.

La construction, ou la reconstruction, de 74 étagements de voies ou de déviations de parcours, dont 41 ont été subventionnés, ont été approuvées. L'installation d'un système de protection automatique à 307 passages à niveau a été prescrite par ordonnance et dans 275 de ces cas, des subventions ont été accordées.

Les chemins de fer ont continué de mettre en oeuvre des centres de service à la clientèle. Il s'agit de bureaux centraux qui assurent à la clientèle un service jour et nuit dans une vaste région au moyen d'un service de téléphone interurbain gratuit. Treize centres de ce genre ont été approuvés et huit autres sont à l'étude.

A titre d'aide à l'acheminement des grains, deux postes de coordonnateurs du transport des grains ont été créés à Vancouver et à Thunder Bay. Les titulaires de ces postes coordonnent le travail des chemins de fer et celui de l'industrie de la manutention des grains.

de l'année.

Les transporteurs, au nombre de 101, ont déposé 543 demandes de subventions représentant au total \$1,418,018. Toutes, sauf deux,

ont été instruites.

A la suite de la proclamation de la Partie III de la Loi,

Le Comité a intensifié sa planification, y compris un projet de réglementation du transport extra-provincial par véhicule à moteur. Des

Fonctionnaires provinciaux et fédéraux se sont rencontrés en novembre pour discuter certaines questions relatives à la mise en vigueur de

la Partie III de la Loi.

CHEMINS DE FER ET COMMUNICATIONS

Le Comité des transports par chemin de fer a rendu 3,036

ordonnances relatives à diverses questions et requêtes. La Commission a rendu deux ordonnances générales.

Des audiences publiques ont été tenues au cours de l'année à

Victoria, Vancouver, Calgary, Edmonton, Lethbridge, Regina, Brandon, Winnipeg, Thunder Bay, Windsor, London, Owen Sound, Guelph, Acton,

Toronto, Peterborough, Belleville et Ottawa.

Quatre cent trente-cinq accidents, entraînant la mort ou des

blesures, sont survenus à des passages à niveau, nombre qui constitue un revirement dans la tendance à la baisse des dernières années. Ces

chiffres se comparent à 399 accidents en 1969, à 428 en 1968 et à 497

en 1967.

La Commission a fait procéder à une enquête fort active sur le respect des tarifs. L'inspection des permis a également fait l'objet d'une enquête dans 75 p. cent des bases autorisées.

Deux transporteurs régionaux ont partagé une subvention de \$2,040,404 pour exploiter des routes non rentables mais d'intérêt public. Ces subventions se rapportaient aux opérations de l'année civile 1969.

A la fin de 1970 il y avait 948 détenteurs de permis dont 578 étaient des transporteurs nationaux et 370 des compagnies étrangères dont 337 petits exploitants de "taxis" des Etats-Unis autorisés à se poser au

Canada.

VEHICULES A MOTEUR

Le Comité des transports par véhicule à moteur a reçu 46 "avis d'acquisition" (avis de prises d'intérêt) en conformité de l'article 20 de la Loi nationale sur les transports. Il y a eu deux oppositions, mais la Commission n'a interdit aucune des transactions envisagées.

En application de la Loi sur les subventions au transport de marchandises dans la région de l'Atlantique, 117 camionneurs et 164 déménageurs avaient signifié leur intention de demander des certificats aux fins de demandes éventuelles de subvention. Il y eut 217 de ces demandes, dont 209 furent approuvées, 5 rejetées et 3 en instance de décision à la fin

conjoint des universités York et de Toronto étaient gratuites d'une subvention de \$1,080,000 répartie sur quatre années. Les universités du Manitoba, de Montréal et de Waterloo recevaient pour leur part des subventions d'un an dont l'ensemble totalisait \$78,000.

L'année 1970 voyait la création d'un institut pour l'étude des transports au sol guidés, projet qui fut mis de l'avant en collaboration avec l'Université Queen's et les deux grandes compagnies ferroviaires. L'Université Queen's loge le personnel à Kingston et met à la disposition de l'Institut les capacités en recherche de son personnel universitaire. Des études préliminaires commençaient au cours de l'été 1970. La Commission, le Canadien-National et le Canadien-Pacifique contribueront chacun pour \$100,000 pendant trois ans, avec l'intention déclarée de poursuivre leur aide financière pendant de longues années.

La Commission passait également contrat avec le Conseil de recherche de la Saskatchewan en vue d'une étude sur les pipelines pour coulis.

* * *

COMMISSAIRES ET AUTRE PERSONNEL

La Commission a été endeuillée en novembre par le décès de M. G. Russell Boucher, qui avait été membre de l'ancienne Commission des transports aériens depuis 1962 et un des premiers membres de la Commission canadienne des transports lors de sa création en 1967.

Dans le domaine de la prévision des besoins futurs des transports, la recherche s'est attachée principalement à la demande de transport aérien sur les plans national et international. Le premier volume d'une étude sur le transport aérien dans le Nord du Canada paraissait en octobre. L'Institut d'études aérospatiales de l'Université de Toronto, patronné à cet effet par la Commission, se livrait à une étude spéciale des aéronefs ADAC (à décollage et atterrissage courts).

Des progrès importants étaient enregistrés en 1970 dans le programme d'encouragement aux travaux universitaires consacrés aux transports. Grâce à une nouvelle initiative une somme de \$150,000 était répartie entre 33 bourses d'études universitaires avancées. Pour leur permettre une planification à long terme de leurs besoins en professorat et en recherche, l'Université de la Colombie-Britannique et un groupe

des sommes importantes à des installations ferroviaires classiques dans le "corridor" Montréal-Toronto. La meilleure façon d'améliorer le service serait d'y appliquer les dernières découvertes de la technologie. Il conviendrait, selon les conclusions du rapport, d'étudier plus avant l'introduction éventuelle des appareils à décollage et atterrissage courts (STOL ou ADAC) et des véhicules à coussin d'air sur rail (TACV ou VCAR) et en particulier l'effet de cette introduction sur le développement régional. Un rapport à distribution générale paraîtra en 1971.

de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Cette loi définit le cadre juridique à l'intérieur duquel les conférences ont le pouvoir d'établir des tarifs et certaines conditions qui ont pour but de maintenir la stabilité dans les transports transocéaniques réguliers. Parmi les conditions attachées à l'exemption se trouve l'obligation de déposer auprès de la Commission les tarifs et certains autres documents de la conférence.

RECHERCHE

Du fait de la réorganisation du ministère des Transports certains éléments de notre programme de recherche étaient dévolus à la nouvelle Agence de développement des transports en même temps que certains de nos spécialistes y étaient transférés. A la fin de 1970 la Commission comptait un personnel de 23 professionnels dans le domaine de la recherche. Au cours de l'année paraissait et était distribué le rapport intitulé "La recherche dans le développement d'une politique nationale de la conteneurisation", le premier d'une série d'études sur les coûts. Un rapport supplémentaire offrira des recommandations au gouvernement sur la politique future et les investissements à faire dans ce domaine.

Une étude sur le transport interurbain a été achevée et un rapport préliminaire distribué. Selon les rapporteurs - et c'est là leur conclusion la plus marquante - il ne serait pas justifié de consacrer

L'année vit se terminer l'étude portant sur la rentabilité économique et la capacité concurrentielle éventuelle d'une marine marchande canadienne dont le caractère serait d'être moderne, possédée par l'entreprise privée, portant le drapeau canadien et tenant la haute mer. Le rapport sera imprimé au début de 1971 pour soumission au ministre. Des représentants de la Commission participèrent au travail d'un groupe d'étude mandaté par l'Organisation consultative maritime internationale pour la création d'un fonds international de compensation pour les dommages de la pollution causée par le déversement des hydrocarbures en haute mer. Ce fonds avait été approuvé par une conférence internationale en 1969, en grande partie grâce à une initiative du Canada. Des membres du personnel de la Commission participaient également à un groupe de travail intergouvernemental chargé d'étudier la législation internationale en matière de marine marchande. Des fonctionnaires de la Commission travaillaient dans un groupe semblable au projet d'une convention internationale qui fournirait un cadre législatif à des relations contractuelles entre expéditeurs de marchandises et transporteurs qui s'engagent dans le transport international mixte mettant en jeu deux moyens de transport ou plus.

Le Parlement passait dans l'année une loi soustrayant, sous certaines conditions, les conférences maritimes relatives aux importations et exportations transocéaniques de notre pays aux dispositions

Une modification de l'accord avec l'Union Soviétique a été approuvée. Elle prendra effet lorsqu'elle aura été confirmée par échange de notes diplomatiques. Il s'agit de desservir des points intermédiaires. Le Mexique a demandé à entrer en consultation avec notre pays. Les conversations ont donné des résultats satisfaisants et il y aura des liaisons aériennes supplémentaires entre le Canada et le Mexique lorsque le gouvernement les aura approuvées et après échange de notes diplomatiques.

Des conférences de grande étendue ont eu lieu à Washington et à Ottawa pour réexaminer l'accord bilatéral Canada-Etats-Unis. Chacune des parties proposait des améliorations aux services aériens, et les conversations furent ajournées pour permettre l'étude des propositions. Les pourparlers avec la Barbade se continuaient. L'inauguration d'une liaison avec Prague eut lieu en 1970 aux termes d'un accord signé avec la Tchécoslovaquie en 1968.

AFFAIRES MARITIMES

L'enquête sur le cabotage et les activités maritimes associées était terminée à la fin de l'année et soumise au Ministre des Transports.

TARIFS DE BELL CANADA

La compagnie Bell Canada demandait en juin 1970 l'autorisation

d'augmenter de 6.25 pour cent le prix de ses abonnements téléphoniques,

mesure qui, si elle avait été appliquée depuis le début de l'année,

aurait produit des recettes supplémentaires de quelque \$30,000,000.

Après la tenue en septembre d'une audience publique, la Commission ren-

daît une décision approuvant pour prendre effet à compter du 1er janvier

1971 une augmentation de 3.75 pour cent des abonnements de base et de 6.25

pour cent des taux des autres services de circonscription. Les augmenta-

tions auraient produit quelque \$22,500,000 sur la base de l'année 1970.

*

*

*

ACCORDS INTERNATIONAUX DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION

Des négociations furent entreprises avec les Etats-Unis, le

Mexique, la Jamaïque, Trinité et Tobago, la Barbade, Israël et l'Union

Soviétique en vue de conclure de nouveaux accords bilatéraux ou de

réviser de tels accords dans le domaine de l'aviation.

Des accords officiels ont été signés avec la Jamaïque, Trinité

et Tobago pour un échange de services aériens entre le Canada et ces pays

des Caraïbes. Un accord avec Israël était prêt à être signé à la fin de

l'année, pour une liaison régulière avec Tel-Aviv.

de ces régions.

Tard dans l'année 1970 la Commission a fait distribuer à tous

Les intéressés un projet d'unification et de révision des Règles ré-

gissant les services aériens commerciaux en appelant leurs commentaires

avant le 31 décembre. Ces Règles devaient être revisées au début de 1971

à la lumière des observations reçues.

SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE

1970 fut la première année entière de mise en vigueur du pro-

gramme de subventions aux camionneurs établi en exécution de la loi

sus-intitulée. Les subventions atteignirent le total de \$1,355,833.

Rappelons que ce programme était généralement en accord avec les dis-

positions de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les

provinces Maritimes, qui accorde aux chemins de fer des subventions

destinées à réduire les frais des expéditeurs de marchandises au départ

de la région Atlantique à destination des marchés du centre et de l'ouest

du Canada.

La subvention est répartie entre 94 entreprises de camionnage

qui transportent au dehors des marchandises ou des biens de ménage en

provenance de la "région" constituée par le sud-est du Québec, le Nouveau-

Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et l'Île de Terre-

Neuve.

En outre dans la deuxième moitié de l'année 1970 a été approuvé

un nouveau règlement qui, à la date du 1^{er} octobre 1970, ouvre le droit

à des subventions pour les transports de marchandises à l'intérieur de

la région Atlantique, à l'instar de la situation qui existe actuellement

aux chemins de fer.

*

*

*

La CP Air a été autorisée à porter sa part du trafic transcontinental de 20 à 25 pour cent, en exécution de la dernière tranche du

programme de vols transcontinentaux énoncé par le gouvernement dans

sa déclaration de principe de 1967. Air Canada protesta contre la

suppression d'une clause du permis de CP Air obligeant cette compagnie

à desservir Montréal et Vancouver sur tous ses vols transcontinentaux

et demanda la révision de l'ordonnance pertinente. La révision fut

accordée et la décision n'était pas encore rendue à la fin de 1970.

Une des audiences publiques les plus importantes de l'année

était consacrée à une série de requêtes tendant à l'emploi de gros appareils

pour assurer des vols d'affrètement dans les Territoires du Nord-Ouest et

dans l'Arctique. La décision rendue dans cette affaire donnait plus de

liberté dans leur exploitation aux compagnies déjà autorisées, savoir la

International Jet Air, la Northwest Territorial Airways et la Wardair.

Certains points de cette décision furent l'objet d'un appel et d'une requête

en révision à la fin de 1970.

La Commission eut à connaître d'une action tendant à faire limiter

les vols de petits affrétuels américains à destination des lacs et rivières

des régions sauvages du nord-ouest de l'Ontario. Cette action faisait

suite à des plaintes répétées des affrétuels et des pourvoyeurs de tourisme

de cette province. Les plaignants soutenaient que ces transporteurs opérant

de bases situées aux États-Unis les privaient de leurs moyens d'existence

tout en mettant sérieusement en danger les réserves de chasse et de pêche

Pendant que l'on suspendait la desserte de Lethbridge par Air Canada et que l'on supprimait la liaison locale Calgary-Edmonton assurée par la même compagnie, on procédait simultanément à une ré-organisation des routes aériennes dans cette partie du Canada, par l'introduction de nouveaux services de la PWA et de Time Airways, un transporteur de troisième niveau. Le permis de la PWA pour Edmonton était élargi pour permettre au voiturier de desservir l'aéroport industriel et l'aéroport international.

Tout en ouvrant aux transporteurs régionaux l'accès à des villes desservies par Air Canada, la Commission stipulait que presque partout les services au sol, y compris l'émission des billets seraient assurés par Air Canada.

On procédait à de nouveaux arrangements pour assurer la desserte des Prairies par la compagnie Transair et sa filiale, Midwest Airlines.

Dans le cadre de développement du réseau régional, la compagnie Nordair était autorisée à desservir Ottawa sur son vol Montréal-Hamilton par réactés, de manière à assurer une liaison directe entre Hamilton et la capitale, pendant que la compagnie Québécois était autorisée à établir des vols sans escale Montréal-Sept-Îles sur des routes desservant des points au nord et à l'est de cette ville. Le trafic entre lesdits points et Montréal a atteint un volume qui justifie cette amélioration du service.

Dans le cadre d'une déclaration de 1969 en matière de politique gouvernementale définissant les zones géographiques à être desservies par les cinq lignes aériennes régionales, la compagnie Transair recevait l'autorisation, dans certaines limites, d'opérer la jonction de ses services régionaux avec Toronto. Cette même compagnie inaugurerait un service de réacteurs Boeing 737 entre Winnipeg, Thunder Bay et Toronto et un service de turbo-propulésés prolongeant la ligne existante Winnipeg - Kenora - Dryden - Thunder Bay vers l'est jusqu'à Sault-Sainte-Marie et Toronto. L'autorisation fut limitée dans les deux cas à un vol aller-retour par jour. Des appels ayant été interjetés de cette autorisation, le Ministre des Transports enjoignit à la Commission d'avancer le moment d'examiner le nouveau service sous le rapport de son adaptation aux besoins. Des audiences publiques eurent lieu à Thunder Bay, Sault-Sainte-Marie, Kenora et Winnipeg. La Commission conclut que le service donnait généralement satisfaction et ne modifia pas sa décision première. Elle approuva des changements d'horaires qui avaient été proposés conjointement par Transair et Air Canada, en particulier en direction de Sault-Sainte-Marie, pour améliorer le service.

* * *

La compagnie Pacific Western Airlines était autorisée par la Commission à reprendre d'Air Canada le service entre Victoria (C.-B.) et Seattle (Washington). La même compagnie était autorisée dans le cadre du même arrangement à exploiter en collaboration avec Air Canada et selon un horaire commun le service aérien reliant Vancouver à Victoria.

d'un demi-pouce entre les rails et la superstructure exactement à la frontière. Les parties ont débattu la question à une audience et la Commission a décidé qu'elle avait la compétence de juger l'affaire. Les requérantes se proposent de transporter du charbon et autres denrées du sud-est de la Colombie-Britannique surtout à destination du port de Roberts Bank en passant par les Etats-Unis. L'audition des requêtes originales n'était pas terminée à la fin de l'année.

*

*

*

AUDIENCES RELATIVES A DES TARIFS-MARCHANDISES

Deux audiences préliminaires ont été tenues pour entendre des plaintes portées contre des tarifs-marchandises internationaux en vertu des dispositions de l'article 16 de la Loi nationale sur les transports. La Prince Albert Pulp Company et un groupe de sociétés exploitant des usines de papier dans la partie est du pays voient des éléments discriminatoires dans le prix du transport de la pâte de bois et du papier-journal à destination des Etats-Unis. L'audition de ces causes, les premières à être entendues en vertu de l'article 16, se poursuit.

SERVICES AERIENS INTERIEURS

Les lignes des transporteurs aériens régionaux connaissent en 1970 un développement accéléré par suite de la politique gouvernementale en la matière et l'abandon progressif par Air Canada de l'appareil à court rayon Viscount.

Elle a décidé par la suite d'étendre le champ général de l'enquête aux pratiques d'entretien et d'exploitation des chemins de fer et à "toutes autres matières pouvant causer ou prévenir les déraillements de chemin de fer ainsi que les collisions de trains".

La première phase de l'enquête, qui traitait des trois accidents susmentionnés, s'est terminée au cours de l'automne. La tenue d'une enquête d'une portée plus générale, la première du genre, fut fixée pour le début de 1971.

LA KOOTENAY AND ELK RAILWAY

L'une des causes les plus importantes dont a été saisie la Commission en 1970 avait pour source l'autorisation demandée conjointement par la Kootenay and Elk Railway, société constituée dans la Colombie-Britannique, et la Burlington Northern, société des Etats-Unis, de raccorder leurs lignes, à la frontière internationale, entre la Colombie-Britannique et l'Etat du Montana, et pour la Burlington Northern, de circuler sur les voies ferrées de la Kootenay and Elk.

La Kootenay and Elk a demandé en outre par requête l'autorisation soit de croiser la ligne principale de CP Rail, soit d'obtenir des droits de parcours sur un tronçon de cette ligne.

Avant même qu'elle ait pu entendre les requêtes, la compétence de la Commission à en juger fut mise en doute dans la mesure où la question de franchir la frontière était en cause. Le point en litige avait pour objet des plans de construction prévoyant un espace

Le 29 septembre, la Commission a annoncé qu'elle se préparait à entreprendre une enquête sur les trains de banlieue, et elle a invité les intéressés à présenter leur point de vue à ce sujet, avant le 31 décembre. Un peu plus tôt, la Commission avait retardé de 60 jours la mise en oeuvre d'un plan de CP Rail comportant une majoration des prix du service de trains de banlieue dans la région de Montréal. Les augmentations furent par la suite permises après que des études de coût eurent indiqué que les recettes du nouveau tarif ne parviendraient pas à compenser les pertes subies par ce service.

*

*

*

ENQUÊTE SUR LA SÉCURITÉ DES CHEMINS DE FER

Dans son rapport de 1969, la Commission mentionnait les problèmes de sécurité créés par les progrès technologiques dans l'industrie du rail. Ce rapport indiquait qu'un programme spécial avait été entrepris afin de préciser ces problèmes et de trouver des méthodes pour les résoudre.

Au cours de la première moitié de l'année 1970, le nombre croissant des accidents de chemin de fer a causé de l'inquiétude à la Commission. Cette inquiétude l'a amenée à annoncer, au mois d'août, qu'elle avait décidé de tenir une enquête publique spéciale sur les trois accidents survenus à la mi-été sur les lignes principales des grands chemins de fer entre Montréal et Toronto.

de la Loi sur les chemins de fer relatives à la fourniture d'espace suffisant pour le trafic à transporter.

Dès l'automne 1970, la rationalisation de 22 services avait permis aux chemins de fer des économies annuelles estimées à \$13,045,000. Sans une telle rationalisation, la plus grande partie de cette somme reviendrait à la charge des contribuables.

Dans chacun des cas de rationalisation, la Commission, après avoir reçu à l'avance un avis de l'Intention du chemin de fer, a fait une étude pour s'assurer que le service révisé continuerait à répondre aux exigences statutaires et réglementaires. Dans un cas, elle a ordonné à un chemin de fer de ne pas effectuer la réduction de fréquence projetée et, dans un autre, elle a ordonné une modification de la réduction projetée.

*

*

*

Les dispositions de la Loi relatives aux subventions excluent expressément les trains de banlieue, mais autorisent la Commission à faire des enquêtes sur les services de banlieue et, dans le cas où il y a perte et que celle-ci est certifiée, à recommander au Gouverneur en conseil l'aide jugée nécessaire ou souhaitable.

D'autres audiences ont été tenues par la suite à Victoria (C.-B.), à Edmonton, à Lethbridge (Alb.) à Windsor (Ont.) à London, à Peterborough et à Toronto, relativement à la suppression de tels services.

Le 18 juin, la Commission a ordonné, sans tenir d'audiences, à CP Rail de ne pas supprimer son train de voyageurs transcontinental quotidien, connu sous le nom de "Canadien". La perte subie par le "Canadien" en 1968 s'élève à \$15,171,024, chiffre certifié qui comprend environ \$9,500,000 en pertes sur les couchettes et les repas.

Etant donné le montant élevé de la subvention requise pour

continuer l'exploitation du "Canadien" - probablement plus d'un million

de dollars par mois - la Commission a ordonné à CP Rail d'élaborer un plan de rationalisation qui réduirait les pertes. Après réception du plan, la

Commission a tenu des audiences publiques à Vancouver, à Calgary, à Regina, à Winnipeg, à Thunder Bay et à Ottawa, audiences auxquelles les personnes

intéressées étaient invitées à discuter les propositions de rationalisation aussi bien que les autres solutions possibles. Une décision était attendue

pour le début de l'année 1971.

*

*

*

Les chemins de fer eux-mêmes ont effectué la rationalisation

d'un certain nombre de services de voyageurs non rentables en changeant

le matériel ou en réduisant la fréquence des trains de façon à éliminer

un excès de capacité onéreux. De telles réductions sont effectuées sous

réserve des fréquences minimales établies dans l'ordonnance de la

Commission sur les services de trains de voyageurs et des prescriptions

Toutefois, cet engagement ne se rapportait pas aux réductions que les chemins de fer pourraient faire de temps à autre, dans leurs services-voyageurs, suivant les besoins variables du trafic et dans les limites fixées par la Commission.

*

*

*

Au début de l'année 1970, des analystes de coût à la Commission ont terminé la première étude à être faite, en vertu de l'ordonnance sur le calcul des prix de revient, des pertes réelles subies par des services de voyageurs pour lesquels des demandes de suppression ont été déposées. Les premières audiences publiques ont débuté le 31 mars à Owen Sound et elles avaient traité à sept services du CN et de CP Rail assurés entre Toronto et le lac Huron et la Baie Georgienne. Une décision rendue en septembre a autorisé les chemins de fer à supprimer six de ces services et leur a ordonné de continuer à exploiter le septième, dans l'intérêt public, en y apportant des améliorations précises quant à la qualité du service.

A la suite d'une audience tenue à Victoria, une seconde décision portant sur une demande de suppression rendue au cours de l'année, a rejeté une demande présentée par l'Esquimalt and Nanaimo Railway (CP Rail), au motif que la compagnie n'avait pas démontré que le service était "non rentable et continuerait probablement à l'être", comme le demande la Loi sur les chemins de fer. Des améliorations précises du service ont été ordonnées.

Au cours de l'année 1969, la Commission a achevé le travail de l'ordonnance sur le calcul des prix de revient, qui prescrit, pour toutes les fins statutaires, les éléments et les facteurs qui entrent dans la détermination des frais d'exploitation des chemins de fer. (La Cour suprême a rejeté en octobre 1970 un appel interjeté contre cette ordonnance). Vers la fin de l'année 1969, il a été rendu une autre ordonnance qui définit les services de trains de voyageurs et permet la présentation de demandes de suppression des services non rentables. Par la suite les chemins de fer ont commencé à présenter des demandes de suppression de services de trains de voyageurs et, à la fin de l'année 1969, 31 demandes nouvelles et 10 demandes revisées avaient été déposées. La loi stipule que les services non rentables de trains de voyageurs sont admissibles à une subvention, 90 jours après le dépôt, à moins que la Commission n'ait approuvé leur suppression au cours de cette période. Ainsi, tous les 41 services au sujet desquels des demandes ont été présentées - qui indiquent des pertes annuelles dépassant \$42,500,000 - sont sujets, depuis le mois de février 1970, à des demandes de versement, par les contribuables du Canada, de sommes représentant jusqu'à concurrence de 80 p. 100 des pertes réelles subies par la suite.

* * *

La Commission s'est fermement engagée qu'aucun "service de trains de voyageurs", expression définie dans son ordonnance, ne sera supprimé sans qu'au préalable ne soit tenue une audience publique dans la région intéressée.

de l'année 1970 aucune entreprise n'avait été ainsi soustraite.

La Commission créa un comité de révision pour juger les

requêtes en révision des décisions rendues par les comités des divers

modes de transport.

Dans tous les domaines où s'exerce l'activité de la Commission,

le mot d'ordre est toujours d'atteindre les objectifs de la politique

nationale des transports, en vertu de laquelle tous les moyens de trans-

port devraient être mis sur un pied d'égalité du point de vue de la

réglementation tout en leur laissant la possibilité de progresser vers

un rendement optimum dans un système concurrentiel et global.

*

*

*

LA RATIONALISATION DES SERVICES FERROVIAIRES

Selon l'un des principes importants adoptés dans la Loi

nationale sur les transports, les chemins de fer doivent être déchargés

de la majeure partie du fardeau financier que représente pour eux

l'exploitation de services de trains de voyageurs et d'embranchements

non rentables, de façon qu'ils soient placés d'avantage sur un pied

d'égalité avec les autres modes de transport. Les services de trains

de voyageurs et les embranchements qui sont jugés d'intérêt public,

même s'ils ne sont pas rentables, doivent continuer à être exploités

à l'aide de subventions.

La Commission canadienne des transports a poursuivi en 1970

son oeuvre dans le domaine de la réglementation. Citons en particulier les audiences publiques pour entendre les demandes de suppression de

trains de voyageurs, le développement des routes aériennes régionales,

l'extension des subventions aux camionneurs de la région Atlantique.

C'était la troisième année complète d'activité de la Commission,

depuis sa création en septembre 1967 par la Loi nationale sur les transports. Rappelons que la Commission a repris à son compte les fonctions - et le

personnel - de la Commission des transports du Canada, de la Commission des transports aériens et de la Commission maritime canadienne. Elle avait reçu

en plus d'autres mandats dans le domaine du transport par véhicule à moteur,

des pipelines pour denrées, et de la recherche.

D'autre part, en août 1970, grâce à une modification apportée à

la Loi sur les chemins de fer, la Commission étendait aux lignes privées

la réglementation qu'elle exerçait sur les tarifs télégraphiques et télé-

phoniques des compagnies incorporées sous le régime des lois fédérales.

Le 15 mai le Gouverneur en conseil fixait par proclamation l'entrée en vigueur de la Partie III de la Loi nationale sur les transports, aux

termes de laquelle la Commission a un pouvoir direct de réglementation sur les entreprises de transport extra-provincial par véhicule à moteur ou

aux parties de ces entreprises qui sont soustraites aux dispositions de la

Loi de 1954 sur le transport par véhicule à moteur. Toutefois à la fin

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1970

Président: L'Hon. J.W. Pickersgill

Vice-président: M. Pierre Taschereau

Vice-président: M. R. R. Cope
(recherche)

M. J.R. Belcher M. J.E. Dumontier (3) M. G.F. Laferly

M. G.R. Boucher (5) M. Laval Fortier

M. A.P. Campbell M. H.H. Griffin M. R.M. March (2)

M. J.F. Clark M. D.H. Jones M. Gerald Morisset

M. H.J. Darling (1) M. A.S. Kirk (4) M. J.M. Woodard

(1) A démissionné le 20 fév. (2) A été nommé le 19 mars

(4) A pris sa retraite le 16 sept.

(5) Est décédé le 8 nov.

(3) A pris sa retraite
le 1er sept.

Secrétaire: M. Harris Arbiqne

Comités

Transports aériens

M. Belcher

Transport de denrées par pipeline

M. Fortier

Politique en matière de transport
international

M. Morisset

Transports par véhicule à moteur

M. Fortier

Transports par chemin de fer

M. Jones

Région

M. Taschereau

Transports par eau

M. Cope

* * * * *

L'Honorable Don Jamieson, député,
Ministre des Transports,
O T T A W A, Ont.

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 21 de la Loi nationale
sur les transports, j'ai l'honneur de vous présenter sous
ce pli le quatrième rapport annuel de la Commission cana-
dienne des transports pour l'année terminée le 31 décembre
1970.

Agréé je vous prie, Monsieur le Ministre,

L'assurance de mes sentiments distingués.

Le Président de la
Commission canadienne
des transports,

J. W. Pickersgill

Pièce jointe.

Nº de cat. TT1-1970F

© Information Canada, Ottawa, 1971

Quatrième rapport annuel

de la

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1970

(ENGLISH ON REVERSE)

Quatrième rapport annuel

de la

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1970

(ENGLISH ON REVERSE)

87
56

The Fifth Annual Report
of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1971



(FRANÇAIS AU VERSO)

The Fifth Annual Report
of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1971

(FRANÇAIS AU VERSO)

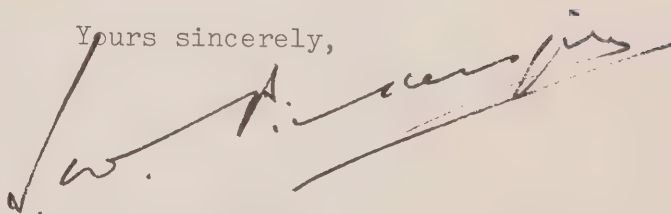
an TRANSPORT
ssion
ssion canadienne
ANSPORTS

The Honourable Don Jamieson, M.P.,
Minister of Transport,
O t t a w a, Ont.

My dear Minister:

I have the honour to present
herewith the fifth annual report of the
Canadian Transport Commission, made pursuant
to section 28 of the National Transportation
Act, for the calendar year ended December 31,
1971.

Yours sincerely,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'J. W. Pickersgill', written over a horizontal line.

J. W. Pickersgill,

President,

Canadian Transport Commission

Members of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

1971

President: Hon. J. W. Pickersgill

Vice-president: Pierre Taschereau (Resigned July 31)

Guy Roberge (Appointed August 1)

Vice-president: (Research): R. R. Cope

J. R. Belcher	H. H. Griffin	Gerald Morisset
A. P. Campbell	D. H. Jones	L. R. Talbot (1)
J. F. Clark	G. F. Lafferty	J. B. G. Thomson (2)
Paul Fortier	J. A. D. Magee	J. M. Woodard
	R. M. March	

) Appointed September 9

(2) Appointed June 28

Secretary: Harris Arbique

<u>Committees</u>	<u>Chairmen (at December 31)</u>
Air Transport	Mr. Belcher
Commodity Pipeline Transport	Mr. Fortier
International Transport Policy	Mr. Morisset
Motor Vehicle Transport	Mr. Fortier
Railway Transport	Mr. Jones
Review	Mr. Roberge
Water Transport	Mr. Campbell

* * * * *

A sharp increase in telecommunications activity, a series of precedent-setting railway freight rate appeals, major investigations of passenger-train rationalization and a further expansion of domestic and international air services were among the main features of regulatory work by the Canadian Transport Commission in 1971.

Among other items of special note, the Review Committee which was established in 1970 to deal with applications for the review of decisions by modal committees handled a significant caseload, reports were issued on two comprehensive studies in the area of water transport and a year-long series of public hearings into railway safety was concluded.

The Commission was established by the National Transportation Act of 1967 which brought together the staffs and duties of the Board of Transport Commissioners for Canada, the Air Transport Board and the Canadian Maritime Commission, along with additional responsibilities with respect to motor vehicle transport, commodity pipelines and research.

In keeping with the statutory requirement that all modes of transport should be regulated in a consistent manner, thus allowing each to develop to its greatest efficiency through competition in a total system, the Commission has a long-term program to establish effective

costing methods in all areas coming under its jurisdiction. A costing order applicable to the railway industry was completed in 1969 and cost research is continuing with respect to other modes of transport. Consideration of telecommunications costing methods was advanced in 1971 to a point where an announcement was to be made early in 1972 of a special public inquiry to be initiated along the lines adopted for the railway cost study.

RAILWAY RATIONALIZATION

The major project of 1971 in the Commission's continuing program to rationalize uneconomic passenger-train services was an investigation of Montreal/Toronto-Vancouver passenger trains operated by the CNR and CP Rail.

It began in January with the issuance of a Decision on a plan for rationalizing the operation of The Canadian by CP Rail. This plan had been the subject of a series of public hearings across the country during the summer and fall of 1970. In the interim between the completion of hearings and the preparation of the Decision, the CNR filed application to discontinue its train, the Super Continental. The Commission adopted the view that procedures should be developed to work out an integrated plan of rationalization for the services of both railways between Montreal/Toronto and Vancouver.

A Decision was issued in February on the CNR application, directing that the operation of the Super Continental be continued in the public interest. The Commission determined the actual loss for 1969 to be \$14,058,030. (The Commission had previously directed continuance of The Canadian which was found to have sustained an actual loss of \$15,171,024 in 1968.)

On April 14 a public statement was issued announcing terms of reference for the study of an integrated rationalization plan. It invited suggestions from the public and 250 submission were subsequently received. These contributed to the development of an interim report, made public in November, which set out proposals for the operation of certain facilities on a shared basis and described alternative methods for a reduction of service frequency in the off-season months designed to match train capacity to traffic requirements.

Later in November officials of the two railways met jointly with a Commission study group to discuss the interim report and arrangements were made to work out details of how the proposals could be implemented. These studies are continuing. There is to be a further opportunity for public representations when specific changes in service are proposed.

Late in the year the Railway Transport Committee began working on a similar examination of passenger-train services east from Montreal to the Maritime Provinces.

Decisions were issued on seven applications to discontinue passenger-train services following the completion in January of a series of public hearings at Edmonton, Lethbridge, Alta., Windsor, Ont., London, Peterborough, Toronto and Scarborough.

Three services and part of a fourth were ordered to be continued in the public interest. These were CP Rail Calgary-Edmonton, CP Rail Toronto-Havelock, CNR Toronto-Markham and the Edmonton-Camrose-Drumheller section of the CNR service which formerly included a Camrose-Calgary link.

Discontinuance was approved for three CP Rail services: Toronto-Windsor, Calgary-Lethbridge and Lethbridge-Medicine Hat. The CNR was allowed to discontinue the Camrose-Calgary part of the service described in the preceding paragraph.

* * *

During the year the CNR filed 23 additional applications for the discontinuance of passenger-train services and, apart from a few mixed-train operations, all of its passenger services now are covered by applications. (CP Rail filed for all of its services in the fall of 1969.)

Up to the end of 1971 the total of such applications was 69--CNR 49, CP Rail 18, Nipissing Central (part of the Ontario Northland) one, Northern Alberta one.

Decisions have been issued on 20 of these and the remaining 49 are in various stages of analysis and investigation.

With the new CNR filings the Commission now has received applications covering all the passenger-train services of any significance in Canada. Because each application must be accompanied by a report of losses it is possible for the first time to estimate the total annual deficit position of passenger train operations.

CNR reported losses for 1970 of \$76,296,746, CP Rail reported losses of \$30,985,780 and the smaller lines \$583,896. Thus the grand 1970 total, subject to verification by Commission cost analysts, was \$107,866,422.

The figures emphasize the importance of the Commission's rationalization program which is aimed at discontinuing those services no longer required by public need, ending unnecessary duplication and eliminating any over-capacity which may exist on services that are required to continue operating in the public interest.

* * *

Rationalization is not accomplished solely at the initiative of the Commission. The railways are free to change equipment or adjust frequencies so long as they comply with the minimum frequencies set out in the Commission's passenger-service order and meet the requirement of the Railway Act for adequate accommodation of the traffic offering.

During 1971 the CNR introduced rationalization measures on its Maritimes services and on the routes Winnipeg-Toronto/Montreal, Montreal-Ottawa and Brockville-Kingston. These resulted in estimated annual savings of \$4,500,000. The total annual savings from rationalization effected by the CNR and CP Rail during the last three years are \$17,500,000. Without such steps most of that amount would have become a recurring subsidy charge on the taxpayers.

In each case of rationalization the Commission is given advance notice of the railway's intention and a study is made to ensure that the revised service will continue to meet the statutory requirement to carry the traffic being offered.

* * *

In passing the National Transportation Act Parliament adopted a program to phase out the general railway subsidies which by 1967 had grown to \$110,000,000 a year, and replace them with specific subsidies to cover actual losses on uneconomic passenger-train services and branch lines continued in the public interest, and on Eastern rates grain traffic.

To provide a transitional period during which specific subsidies could be determined, the statute set out a seven-year phaseout schedule for the general subsidies, described as the "normal payment." This began with a

\$110,000,000 payment in 1967, declining by \$14,000,000 a year to reach \$12,000,000 in the final year, 1974.

During the phaseout, no railway company would receive any additional amount until the total of its specific claims for subsidies accepted by the Commission exceeded its share of the normal payment. It was recognized that each of the major railways would, at some point in the seven-year period, reach a stage where its specific claims for subsidies would exceed its share of the normal payment.

At the end of June, 1971, the railways filed subsidy claims for those uneconomic services which had been eligible for subsidy during all or part of 1970. (The statute provides that specific subsidies are determined on a calendar year basis and allows the railways six months after the end of the year to prepare and submit claims.)

Specific subsidies are 100 per cent of the certified actual losses on branch lines and up to 80 per cent of the certified actual losses on passenger-train services. An uneconomic line or service automatically becomes eligible for subsidy 90 days after an application is filed unless in the interim the Commission approves abandonment or discontinuance.

The CP Rail share of the normal payment for 1970 was \$27,470,178. Its claims for specific subsidies applicable to 1970 totalled \$37,642,035, made up of \$22,420,563 for passenger-train services, \$14,310,930 for branch lines and \$910,542 for Eastern rates flour and grain traffic.

Thus it appeared, pending complete verification of the claims by the Commission, that CP Rail would qualify for up to \$10,000,000 in additional payments related to 1970 operations.

The CNR share of the 1970 normal payment was \$39,049,108. This amount was greater than its total claims for specific subsidies, chiefly because most of its principal passenger-train services had not become eligible for subsidy in that year. However, it is estimated that CNR claims for calendar 1971 will exceed the normal payment.

Among the smaller railways, the only one with a 1970 subsidy claim in excess of its normal payment was the Nipissing Central which reported a passenger-train loss of \$252,114. Its share of the normal payment was \$3,898.

RAILWAY SAFETY INVESTIGATION

A general inquiry into railway safety, initiated in the fall of 1970, wound up its public hearings in the fall of 1971 after a total of 46 sitting days, the longest

public hearing since the inception of the Commission.

The inquiry grew out of the concern of the Commission over an increase in the number of accidents on the railways. The first stage dealt with three accidents that occurred during the summer of 1970 on the main lines of the major railways between Toronto and Montreal. During 1971 the inquiry expanded to deal generally with railway maintenance and operating practices.

Shortly after the conclusion of the hearings the Commission announced the formation of a special Task Force to investigate improved safety measures for the movement of dangerous commodities by rail. Representatives of the Commission, the CNR, CP Rail and the Canadian Railway Labour Association are taking part in the study.

The Task Force will study all aspects of dangerous commodity traffic including labelling, containers, on-train precautions and emergency measures to be followed in accidents. Experts from industry, trade associations and other government agencies are to be asked for assistance and advice.

Further measures stemming from the safety inquiry are to be announced in the current year.

FREIGHT RATE CASES

One of the principles introduced in the National Transportation Act was that the railways should be freed

of rigid freight rate regulation and allowed to adjust their charges in open competition with other modes of transport. It retained three safeguards: A rate "floor," a rate "ceiling" for captive shippers, and an appeal procedure where there is reason to believe the public interest may be prejudiced.

The "floor" provision is that all rates must be compensatory, exceeding the variable cost of the traffic movement to which they apply. The "ceiling" formula, applicable to a shipper who has no effective alternative to railway transport and thus is a so-called "captive," is fixed by the statute.

Up until 1970 no rate cases had been heard by the Commission. In that year the Prince Albert Pulp Company and a group of paper mills in Eastern Canada applied for leave to appeal against certain international rates on pulp and newsprint shipments to the United States. The railways objected on grounds that the Commission lacked jurisdiction over rates in which foreign railways were involved. This objection was the subject of a hearing during 1970 and a Decision was issued in June of 1971 dismissing it. Hearings were subsequently held on the original applications and decisions were pending.

The first application for leave to appeal a domestic railway freight rate was heard at Winnipeg in the spring of 1971. Four Western Canada firms involved

in the processing of rapeseed alleged that rates on rapeseed and rapeseed products discriminated in favour of processors in Eastern Canada. This was challenged by the railways and a group of Eastern processors.

Following the hearings the Commission ruled that the applicants had made a prima facie case and leave to appeal was granted. In keeping with the statutory provisions, the Commission then proceeded to an investigation of the rates and this investigation was in progress at the end of 1971.

Another precedent was established when Domtar Limited filed an application claiming to be a "captive shipper" in the movement of liquid chlorine from Beauharnois, Que., to plants at Windsor, Que., and Cornwall, Ont., and complaining of the freight rates being applied. The claim was denied by the railways. The first stage in this case, to determine whether the necessary status of "captive shipper" exists, began in December of 1971.

The captive shipper section of the Act requires the Commission to report to the Government on the first four years of experience with the section. The report was made during 1971.

OTHER RAILWAY MATTERS

The Kootenay and Elk Railway case, which had been before the Commission in various phases since late 1969, was concluded in May with a Decision dismissing three

applications filed jointly by the Kootenay and Elk and the Burlington Northern.

Kootenay and Elk, incorporated in British Columbia, and Burlington Northern, a United States railway, sought authority to join their lines at the international boundary between British Columbia and the State of Montana. Kootenay and Elk also applied for authority either to cross the CP Rail main line in southeastern B.C. or to obtain running rights along a portion of that line.

The applicants proposed the carriage of coal and other commodity traffic out of B.C. through the United States destined mainly for the Roberts Bank deep-water terminal in the port of Vancouver.

The Decision was appealed to the Supreme Court of Canada by the applicant railways and a judgment was being awaited at the end of the year.

* * *

A general investigation of existing commuter-train services continued during 1971 with the main emphasis on Montreal and Toronto which have substantial commuter traffic. Commuter-train services are excluded from the subsidy provisions of the statute but the Commission is directed to examine the actual losses on commuter operations and make a report to the Government.

TELECOMMUNICATIONS

Among the responsibilities the Commission inherited from the former Board of Transport Commissioners for Canada was that of regulating the public telegraph and telephone tolls of federally-chartered companies. An amendment to the Railway Act which came into effect August 1, 1970, enlarged this area of jurisdiction to cover charges for private-wire services, which include Telex and TWX. This resulted in a tremendous increase during 1971 in Commission activity and staff work related to telecommunications matters.

Two major rate-increase applications were filed by telephone companies.

The British Columbia Telephone Company applied in February for rate revisions to yield an additional \$17,098,000 on the full-year basis, equivalent to an 8.08 per cent gain in revenue. Following public hearings in Vancouver the Commission approved increases amounting to \$9,400,000 or 4.45 per cent. It was the first revision of the company's general rate structure since 1958.

Bell Canada filed application in November for a general rate increase to produce additional revenue of \$78,100,000 a year and sought an interim increase, effective Jan. 1, 1972, of \$24,600,000 pending a decision on the principal application. In December the company filed a motion under the Commission rules seeking an early hearing on the request for an interim increase. The Commission

decided to hear argument on this motion Jan. 10, 1972.

In April the Commission approved the introduction of a new long-distance telephone rate schedule within Bell Canada territory, to become effective in June. The revised schedule was designed to remedy a problem of severe calling congestion in the 10-10:30 p.m. economy period while reducing total long-distance bills by \$1,400,000 a year, based on the calling pattern then existing. About a month after the new schedule went into effect the Commission, acting on complaints about increased charges in the former night economy period, announced an investigation of the effect on subscribers. In a subsequent report the Commission approved a new rate schedule, including a revised late-night economy plan, on a six-month trial basis.

The first application proposing rate increases in private-wire charges was filed by CN-CP Telecommunications in October. It sought an additional \$3,149,000, equal to 3.8 per cent of total 1971 revenue, and an effective date of March 1, 1972. The increases, if approved, would apply to a variety of charges related to private-wire services.

An increase in domestic public telegraph rates amounting to \$1,200,000 or about 15 per cent on an annual revenue basis was approved for Canadian National and Canadian Pacific. The companies had reported annual losses on telegraph service the previous year amounting to \$4,200,000 for Canadian National and \$2,500,000 for Canadian

Pacific. Both are studying methods of bringing costs of this service more into line with revenues.

Another rate application from Canadian National Telecommunications proposed higher local telephone exchange rates for points in Newfoundland where the company operates local telephone service. This application was being processed at the end of the year.

Other related matters included a study of possible changes in Bell Canada rate group structures; three cases involving telephone company stock; an application by a number of cable TV undertakings and the Canadian Cable Television Association involving agreement with Bell Canada on the use of Bell facilities for their own operations; and continuing scrutiny of the thousands of private-wire tariffs filed as a result of 1970 legislation.

DOMESTIC AIR SERVICES

The application of government policy for the development of regional air services continued in 1971. Upon applications, Air Canada was authorized to suspend its service to Bagotville, Que., (the airport serving Chicoutimi and the Saguenay region) and to Goose Bay, Labrador. Following public hearings at both points Quebecair was authorized to remain the sole carrier serving Bagotville with Eastern Provincial Airways assuming the responsibility for service to Goose Bay. Both regional air carriers were required to organize their services in a manner to connect conveniently with the mainline operations of Air Canada.

An application by Air Canada to suspend scheduled service to Trois Rivieres, Que., was approved after a public hearing.

To permit the Government of Ontario to test an experimental operation in Northern Ontario linking the points Timmins, Earlton, Sudbury and Sault Ste. Marie, White River Air Services Limited, operating under the name "norOntair," was authorized to operate a unit toll service between the said points utilizing Twin Otter aircraft. The Government of Ontario is assuming some financial responsibility for the experimental operation. The licence issued to White River Air Services Limited includes a prohibition against non-stop flights between Timmins and Sudbury, an Air Canada route. The licence is issued for a period of three years to determine the viability of the service.

Public hearings were held in Winnipeg in connection with a general review of air service requirements in Northern Manitoba and to deal specifically with 18 applications for licences or amendments thereto contemplating increased operations in that area.

An application by a company known as Ontario Worldair Limited for a licence to operate an international charter commercial air service from Toronto with stretched DC-8 jet aircraft was opposed by seven air carriers at a

public hearing. The application was denied on the ground that the proposed service was not required by the present and future public convenience and necessity. The Decision has been appealed by the applicant to the Minister of Transport.

In a Decision based on the interpretation of Government policy relating to the operation of transcontinental air service by CP Air the Commission ruled that the carrier was required to serve both Montreal and Vancouver on its transcontinental service. This decision was the result of an application for review made by Air Canada in 1970 in which it sought revision of an Order which made certain amendments to the transcontinental licence of CP Air. The review was granted and the above Decision taken in 1971.

A consolidated and revised version of the Commercial Air Services Regulations, to be designated "Air Carrier Regulations," was approved in principle by the Canadian Transport Commission and the regulations are expected to come into force in 1972.

The action taken by the Committee to amend certain licences in respect of the carriage of charter traffic between points on Class 1 and Class 2 air routes is presently the subject of a case before the Federal Court of Canada.

Concurrently with its work in developing new regulations the Committee extensively studied the matter

of base protection. The implementation of base protection is dependent on the introduction of the air carrier regulations.

The operation of charter flights in the international field, both to the United States and Europe, was of continuing concern to the Commission. While any solution to the present unsatisfactory situation must depend in each case upon agreement with the other country concerned, the Commission is hopeful that work it presently has under way will materially assist in resolving the problem.

INTERNATIONAL TRANSPORT

One new international air agreement was signed in 1971, providing for service between Canada and Israel. Scheduled flights began in April. CP Air, the designated Canadian carrier on the route, flies to Tel Aviv from Toronto and Montreal. Israel's El Al is operating between Tel Aviv and Montreal.

An exchange of diplomatic notes was signed with Mexico authorizing increased frequencies and adding new points in Canada and Mexico for service by the designated carrier of each country.

West Germany served notice on August 3 that it intends to terminate its existing air agreement with Canada, the notice to become effective in 12 months as provided in the agreement.

Preliminary negotiations took place in Rome on the Italian request for landing rights in Toronto and a further round of negotiations was planned early in 1972. Government policy is that countries seeking access to Toronto for their flag carriers must offer concessions to Canadian carriers of matching economic benefit.

Discussions were held with Lebanon on a possible air agreement and further talks were held with United States authorities on revisions to the U.S.-Canada agreement.

Transportes Aereos Portugueses S.A.R.L., the designated carrier of Portugal, began service to Montreal in April under the agreement by which CP Air operates to Lisbon.

British West Indian Airways received authority to operate a scheduled service to Toronto from Trinidad, Tobago, Barbados and Antigua, formerly operated under a temporary permit.

* * *

The Shipping Conference Exemptions Act, which exempts certain shipping conference practices from provisions of the Combines Investigation Act, came into effect by proclamation April 1. In compliance with the new law,

documents were filed with the Commission by 46 shipping conferences which handle export and import traffic through Canadian ports.

* * *

Commission representatives took part in various international conferences on maritime matters, particularly those connected with the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD).

The Canadian position on a draft Convention on the International Combined Transport of Goods was formulated and presented by the Commission after interdepartmental consultation. Canada is seeking the development of a formula for uniform liability for loss or damage to goods in transit, as an alternative to the present system which requires a determination of the transport mode involved at the time loss or damage occurred.

MOTOR VEHICLE TRANSPORT

Subsidy payments to truckers in the Atlantic Region more than tripled in 1971 over 1970 as the program initiated in mid-1969 by the Atlantic Region Freight Assistance Act began to attain its full effectiveness. Total claims certified for payment were \$5,144,717 compared to \$1,355,833 the previous year.

The subsidy is set up similar in character to the subsidy under the Maritimes Freight Rates Act which provide payments on railway freight shipments. It has two parts, one to reduce costs for shippers moving goods out of the

Atlantic Region to markets in other parts of Canada and the other applicable to shipments between points within the region, which covers the southeast part of Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island and the island of Newfoundland.

* * *

A comprehensive inventory was prepared of 2,448 extra-provincial motor vehicle undertakings as the result of a questionnaire sent to all highway transport carriers identified from available material.

MARITIME AFFAIRS

Reports of a special Commission inquiry into the coasting trade and a study of potential benefits from a Canadian merchant marine were made public during the year.

On the coasting trade, the principal recommendation was that traffic between Canadian ports be reserved for Canadian-flag vessels and that this restriction be broadened to cover offshore marine activities such as dredging, salvage work and drilling. The coasting trade now is open to Commonwealth vessels with the exception of traffic within the Great Lakes and St. Lawrence River.

The merchant marine study saw some potential net benefit in the government-assisted development of a private fleet of large bulk carriers in the 100,000-ton range handling only three commodities: Iron ore and coal exports and crude oil imports.

* * *

An agreement was reached between the Federal and Quebec Governments under which the province will assume full financial responsibility for four ferry services and one coastal steamship service in the St. Lawrence River after April 1, 1972. These services, which operate wholly within Quebec, received federal subsidies amounting to \$255,000 during the current fiscal year.

A modern roll-on, roll-off ferry was put into service between the Magdalen Islands and Prince Edward Island, replacing the old passenger-cargo vessel which had previously performed this service.

COMMODITY PIPELINES

The Commodity Pipeline Transport Committee at hearings in Calgary investigated the proposed acquisition by Canadian Pacific Limited of 50 per cent of the capital stock in Commercial Solids Pipe Line Co.

A Decision was to be issued in 1972.

REVIEW COMMITTEE

The Review Committee, presided over by the Vice-president and made up of Committee chairmen, reached conclusions on 25 applications to the Commission for the review of Decisions or Orders by modal Committees.

Review actions were initiated in 12 cases; in the 13 others the Committee found that no grounds existed for review.

Of the 12 cases reviewed, six resulted in modifications to the original Decisions or Orders.

Five directions for review were received from the Minister of Transport. In three cases the original Decision was modified.

At the end of the year 22 applications for review were at various stages of consideration.

RESEARCH

The 1970 report described changes in the Commission research structure which resulted from the reorganization of the Ministry of Transport. Some components of the research program were transferred to the new Canadian Transportation Development Agency which now is part of the Ministry.

This led the Commission during 1971 to plan and implement a rearrangement of its economic, research and

analytical units as a further stage in the consolidation which has been going on since the Commission came into being. The object was to provide for a more comprehensive consideration of intermodal transport relationships, especially with reference to issues having broad national or regional impact.

In addition to meeting the intermodal responsibilities of the Commission, the new arrangement establishes a closer relationship between research and regulation and a greater flexibility in the use of professional expertise by the modal Committees.

The 1971 research program included studies of regional transportation, bulk material movements, commuter rail services, user charges, international and domestic air travel developments and commodity pipelines. Some 50 per cent of the effort centred on matters related directly to the work of the regulatory Committees.

In this connection, research staff participated in committee work on transcontinental rail services, commodity pipeline proposals, the Canadian coasting trade, and water transport subsidies. In addition, market analyses were prepared relating to negotiation of bilateral air agreements.

Studies initiated in 1971 illustrate the trend toward close involvement in questions of immediate interest to the Committees.

Short-term forecasts of air travel between Canadian cities are being developed in a project to be completed early in 1972. Development of analytical models for air route network studies is the subject of a feasibility study due for completion in the spring of 1972.

Forecasts of international air travel have been developed. In 1971, these covered air travel to five foreign markets. Work is in progress to establish a data base for examination of the international air charter market.

Studies of ferry and shipping services were completed for the Water Transport Committee and Ministry of Transport. A review of air, rail, road and water services to and within Labrador will be completed early in 1972.

The Commission is providing technical direction in a comprehensive program of research into slurry pipelines in progress at the Saskatchewan Research Council. Results of this work will be employed in an analytical model of the economics of slurry pipelines which is now being developed.

In view of the limitations of available transport statistics, the Commission and Statistics Canada are reviewing existing data with the aim of developing more comprehensive, high-quality statistics.

On request of the Ministry of Transport, staff has been engaged in the Toronto commuter rail study, an evaluation of the feasibility and impact of possible commuter rail services in the Toronto-centred Region.

The second phase of the container study will be completed early in 1972. This phase of the study will produce a computer model of the national transportation system as it relates to container transport. In the third phase of study, the computer model will be applied in testing alternative policies for development of container systems.

COMMISSION MEMBERS AND STAFF

The Commission noted with regret the resignation of Pierre Taschereau who had been Vice-president since the formation of the Commission and was chiefly responsible for organizing the smooth consolidation of the three former agencies into a single body. Although his resignation was tendered in the spring of the year he agreed, at the request of the Government, to remain in office until the end of July. Subsequently Mr. Taschereau joined Canadian National Railways as Vice-president and General Counsel.

At the end of the year Commission staff numbered 476.

Following is a statistical review of regulatory activity in 1971, classified by Committee:

AIR

The Air Transport Committee received 629 applications and issued 905 Decisions and Orders.

It approved 377 applications for new and amended licences, denied 84 and rescinded two. Sixteen applications were withdrawn and 25 were dismissed. The Committee also cancelled 22 licences, suspended 15 and reinstated four.

Public hearings were held at Winnipeg, Thunder Bay, Windsor, Ont.; Ottawa, Trois-Rivieres, Chicoutimi, Summerside, and Happy Valley, Labrador.

Applications for international charter flights with large aircraft continued to increase. The Committee approved 4,747 such flights, compared with 4, 113 the previous year, 3,200 in 1969 and 2,109 in 1968. Primary rights were invoked for 14 of these applications.

Of the charters approved in 1971, 3,170 were transatlantic flights, 1,122 trans-border, 333 for the Caribbean, Mexico and South America and 122 transpacific.

Inclusive tour charter applications increased sharply with approvals totalling 102 involving 2,022 return trips compared to 36 inclusive tour applications and 644 return flights in 1970 .

Three regional carriers were paid subsidies totalling \$1,855,000 for the operation of unprofitable routes essential in the public interest. The subsidies covered operations in the calendar year 1970.

At the end of 1971 there were 1,015 licensed carriers, 937 operating fixed-wing aircraft and 78 operating rotating-wing equipment. Of the total carriers, 618 were domestic and 397 foreign. The carriers have a total of 1,645 licences.

RAIL AND COMMUNICATIONS

The Railway Transport Committee issued 2,693 Orders and 14 Decisions. It held 22 public hearings during the year at Vancouver (2); Winnipeg (2); Niagara Falls (1); Scarborough (1); Ottawa (14); Montreal (1) and Quebec (1).

There were 470 accidents at highway-railway crossings involving death or injury. This continues the upward trend begun in 1970 when the figure was 435 accidents compared with 399 in 1969.

Commitments from the Railway Grade Crossing Fund during the year totalled \$13,947,088 towards 344 projects involving improved protection at highway-railway crossings. Total payment for work completed during the year, including some projects approved in previous years, was \$16,813,249.

Grants from the fund were approved for the construction or reconstruction of 37 grade separations and highway diversions. The work necessitated the removal or relocation of 30 utility plants. The Committee also approved grants for the installation of automatic signals at 188 level crossings, the improvement of existing signal protection at 48 crossings, improvements to view lines or grades of approach at 71 crossings, and the installation of reflectorized crossing signs at 218 crossings.

Among the 1,612 other projects approved was the construction or reconstruction of 63 grade separations and 62 installations of automatic signal protection which did not qualify for assistance from the Railway Grade Crossing Fund.

The Committee authorized the construction or diversion of 16 railway lines, as well as the opening for traffic of 24 lines.

Also approved was the installation of, or changes to, approximately 325 miles of centralized traffic control and other railway signalling, as well as the installation of, or changes to, 17 interlocking plants.

The relocation of the Welland Canal between Port Colborne and Port Robinson has necessitated relocation of portions of tracks and other facilities owned by the Penn

Central Railway, the Toronto, Hamilton and Buffalo Railway and the Canadian National Railways. Seventy Orders were issued by the Railway Transport Committee in this respect.

The railways stepped up the planning of centralized agency services provided by central offices supplying 24-hour service to customers over a wide region through toll-free long distance telephone. Four such centres were approved and applications for 38 others were under study.

The activities of the grain movement co-ordinators at Thunder Bay and Vancouver helped to establish new handling records in the movement of grains. In the crop year which ended July 31, through-put at the West Coast ports of Vancouver, Prince Rupert and Victoria totalled 265 million bushels. Similarly at Thunder Bay, from early April, 1971, to the close of navigation in December, approximately 550.4 million bushels were moved through the terminals.

The railways filed 50,706 freight tariffs, 2,026 respecting agreed charges, and 740 passenger tariffs. There were also 9,971 tariff filings by express companies, communication companies and international bridge authorities.

At the end of the year, 1,099 agreed charges were in effect, involving 2,171 shippers.

District Officers investigated 271 derailments and 48 collisions between trains. Corrective action was taken where necessary. Of the collisions 31 occurred on the CNR and 12 on CP Rail lines. Others involved Burlington Northern two, Northern Alberta Railways one, Chesapeake & Ohio one, and Essex Terminal Railway one.

Individual figures on derailments were CNR 196, CP Rail 51, Burlington Northern six, Penn Central six, Chesapeake and Ohio one, Northern Alberta one, Algoma Central three, Quebec North Shore and Labrador six, White Pass and Yukon Route one.

The comparable figures for 1970 were 275 derailments and 44 collisions. There were 36 collisions that year on the CNR and eight on CP Rail. Derailments: CNR 193, CP Rail 69, Penn Central three, Algoma Central two, Northern Alberta two, Burlington Northern three, Chesapeake & Ohio two, and Toronto, Hamilton and Buffalo one.

In the preventative field of railway safety technical officers continued a program of inspecting and reporting defects on railway rolling stock. New techniques were introduced on an experimental basis with a view to developing a more effective program.

During the year the Engineering Branch of the Railway Transport Committee received 2,361 applications requesting approval of various engineering projects.

The Rail Services Analysis Branch was engaged in the analysis of railway costs and revenues leading to verification of actual losses in specific passenger-train service and branch line abandonment cases. Discussions are continuing toward refinements of the statistical and costing procedures. In addition to work carried out in Ottawa, there were over 1,500 man days spent in railway offices analyzing the financial accounting, statistical and costing records.

Directions were issued for the regrouping of 45 telephone exchanges of Bell Canada, 14 exchanges of British Columbia Telephone Company and two telephone exchanges of Canadian National Telecommunications.

The financial and accounting records of Bell Canada and British Columbia Telephone were examined at Montreal, Toronto and Vancouver.

MOTOR VEHICLE

The Motor Vehicle Transport Committee received 69 notices of proposed acquisitions under section 27 of the National Transportation Act. Objections were filed in connection with two of these but subsequently withdrawn in one case. A public hearing on the remaining case was

held at Toronto in July. The Commission did not disallow any proposed acquisitions.

Subsidy payments to truckers under the Atlantic Region Freight Assistance Act were divided into two categories. Carriers moving goods out of the Atlantic Region to markets in central and western Canada filed 336 applications for certificates qualifying them to make subsidy claims. Of these 317 were issued, eight were rejected and decisions on 11 were pending at the end of the year.

In this category, there were 905 subsidy claims for \$1,918,268 filed by 166 carriers during the year and 762 of them were processed for payment of \$1,579,787.

Subsidies on highway freight shipments between points in the Atlantic Region began late in 1970 and 1,350 notices of intent to apply for special transportation assistance have been filed. From the 750 applications received for a certificate, 669 have been issued, 16 have been rejected and 65 are pending.

During 1971 the Commission received 2,378 claims for \$5,048,553 filed by 456 carriers and 1,882 claims were processed, involving payment of \$3,564,930.

WATER

The Water Transport Committee administered agreements involving subsidies for 27 services -three on the West Coast two on the Great Lakes and 22 on the St. Lawrence and the East Coast.

A new subsidy application was received but not approved. Higher subsidy payments were approved for eight services to meet increased costs. Subsidies to private operators for water transport services again totalled \$6,040,000.

Recommendations were requested on 21 applications for waiver of the coasting laws and approval recommended for 15. In all cases the Committee investigated the availability of Canadian-flag vessels.

Because of an increase in the number of applications for temporary entry permits for foreign-flag seismic research and related vessels, an Advisory Committee on the Availability of Certain Canadian-flag Ships was formed in March, 1971. Since then, the Committee has advised in favour of 14 applications and against four. Two requests were withdrawn.

Water transport companies filed 353 freight tariffs.

Leur avait été versé l'année dernière, soit \$6,040,000. Le Comité a été saisi de 21 demandes visant à une exemption de l'application des Lois sur la navigation côtière, et a recommandé que 15 d'entre elles soient approuvées. Dans chaque cas, le Comité s'est renseigné sur la disponibilité de navires battant pavillon canadien. Il y a eu, encore cette année, une augmentation dans les demandes de permis temporaires pour les navires de recherches sismographiques sous pavillons étrangers, et pour d'autres bâtiments semblables. C'est pourquoi un Comité consultatif sur la disponibilité des Navires sous pavillon canadien a été formé au mois de mars 1971. Depuis lors, le Comité a recommandé que 14 de ces demandes soient approuvées et que quatre autres soient rejetées. Deux requêtes ont été retirées.

Au total, les compagnies de navigation ont déposé 353 tarifs-marchandises.

La première, 336 camionneurs qui transportent de la région de l'Atlantique des marchandises destinées aux marchés du centre et de l'ouest du

Canada ont signifié leur intention de demander des certificats qui leur permettraient de réclamer des subventions. Le Comité a approuvé 317 de ces requêtes, en a rejeté huit, et 11 demandes étaient en instance à la fin de l'année.

Un total de 166 transporteurs de cette catégorie avait alors déposé 905 demandes de subventions représentant \$1,918,268. Sept cent soixante deux d'entre elles ont été payées, soit \$1,579,787.

En vertu du nouveau règlement mis en vigueur à la fin de l'année 1970, concernant les subventions accordées aux transporteurs routiers qui transportent des marchandises à l'intérieur de la région de l'Atlantique, 1,350 avis ont été donnés par des transporteurs aux fins d'obtenir des subventions. Durant l'année, 750 demandes ont été

soumises, 669 certificats ont été émis, 16 requêtes ayant été rejetées et 65 étant en instance à la fin de décembre.

Durant 1971, la Commission a reçu 2,378 réclamations déposées par 456 transporteurs, ce qui représente un montant de \$5,048,553. Mille huit cent quatre-vingt-deux d'entre elles ont été payées, soit \$3,564,930.

TRANSPORT PAR EAU

Le Comité des transports par eau a administré les contrats de subvention de 27 services de navires à vapeur dont trois sur la côte ouest, deux sur les Grands Lacs et 22 sur le Saint-Laurent et la côte est.

Une nouvelle demande de subvention a été déposée mais elle a été rejetée. Huit services dont les dépenses d'exploitation avaient augmenté sensiblement ont obtenu des subventions plus élevées. Les transporteurs par eau du secteur privé ont reçu le même montant qu'il

compagnies de chemin de fer. Afin de développer un programme plus efficace, de nouvelles techniques ont été introduites sur une base expérimentale.

Durant l'année, le Comité a étudié 2,361 projets de travaux de génie. La Section de l'analyse des services de chemin de fer a été engagée dans l'étude des coûts et revenus ayant trait à l'exploitation de services spécifiques de trains de voyageurs, et à la suppression d'embranchements.

Le Comité a continué d'analyser divers procédés de calcul de statistiques et de prix de revient. Outre les travaux effectués à Ottawa, cette analyse de la comptabilité, des statistiques et des prix de revient a nécessité plus de 1,500 jours-homes sur les lieux. Le Comité a ordonné le regroupement de 45 centres téléphoniques de Bell Canada, de 14 centres de la British Columbia Telephone Company et de deux centres téléphoniques des Télécommunications du CN. Les records de Bell Canada et de la British Columbia Telephone ont été examinés à Montréal, à Toronto et à Vancouver.

VÉHICULES À MOTEUR

Aux termes de l'article 27 de la Loi nationale sur les transports, 69 avis d'acquisition proposée ont été signifiés au Comité des transports par véhicules à moteur. Deux de ces propositions ont été opposées, mais dans le premier cas, l'opposition a été retirée. Une audience publique relative à l'autre cas a été tenue à Toronto en juillet. La Commission a reconnu toutes les propositions d'acquisition. Les subventions dont peuvent bénéficier les camionneurs en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces de l'Est sont maintenant divisées en deux catégories. Dans

Le 31 juillet 1971, le nombre de boisseaux qui ont traversé les ports de Vancouver, de Prince Rupert et de Victoria sur la côte-ouest se chiffrait à 265 millions. De même à Thunder Bay, à compter du début d'avril 1971 jusqu'à la clôture de la saison de navigation en décembre, 550.4 millions

de boisseaux avaient traversé le terminus.

Les chemins de fer ont déposé 50,706 tarifs-marchandises, 2,026 tarifs de prix convenus, et 740 tarifs-voyageurs. Les entreprises de messageries, les compagnies de communications et les administrations

de points internationaux ont déposé 9,971 autres tarifs.

A la fin de l'année, 1,099 prix convenus concernant 2,171

expéditeurs étaient en vigueur.

Les inspecteurs du Comité ont fait enquête sur 271 déraillements et 48 tamponnements. Des mesures correctives ont été prises dans

plusieurs cas. Trente-et-un tamponnements se sont produits sur les lignes du CN et 12 sur celles de CP Rail. Les autres: Burlington

Northern deux, Northern Alberta Railways un, Chesapeake & Ohio un, et Essex Terminal Railway un.

Le détail des déraillements était le suivant: CN 196, CP Rail, 51; Burlington Northern, six; Penn Central, six; Chesapeake & Ohio, un; Northern Alberta, un; Algoma Central, trois; Quebec North Shore and Labrador, six; White Pass and Yukon Route, un.

Les chiffres comparables pour l'année 1970 sont les suivants:

275 déraillements et 44 tamponnements. Il y avait eu 36 tamponnements sur les lignes du CN, et 8 sur celles de CP Rail. Déraillements: CN 193

CP Rail 69, Penn Central trois, Algoma Central deux, Northern Alberta deux, Burlington Northern trois, Chesapeake & Ohio deux, et Toronto, Hamilton and Buffalo un.

Dans le domaine de la sécurité du transport par rail, des agents techniques ont continué d'inspecter le matériel roulant des

à 218 passages.

Mille six cent douze autres projets ont été approuvés par le Comité, entre autres la construction ou la reconstruction de 63 croisements de voies superposées et 62 installations de systèmes de protection automatique. Ces projets n'avaient pas rencontré les conditions d'éligibilité à l'aide financière fournie par la Caisse des passages à niveau.

Le Comité a autorisé la construction ou la déviation de 15 lignes de chemin de fer, de même que la mise en service de 24 nouvelles lignes.

L'autorisation a été donnée d'installer ou de réviser le contrôle centralisé de la circulation de même que d'autres genres de signaux sur une distance d'environ 325 milles. En outre, 17 appareils d'encenchement ont été installés ou modifiés.

Les changements apportés au canal Welland, entre Port Colborne et Port Robinson, ont nécessité le déplacement de sections de voies ferrées et d'autres installations des compagnies Penn Central Railway, Toronto, Hamilton and Buffalo Railway, et National-Canadien. Ces travaux ont fait l'objet de 70 ordonnances.

Le Comité a continué d'établir des centres de service à la clientèle. Il s'agit de bureaux centraux qui assurent gratuitement à la clientèle un service jour et nuit dans une vaste région au moyen d'un service téléphonique interurbain. Quatre centres ont été approuvés et 38 autres sont à l'étude.

L'apport des coordonnateurs du transport des grains à Thunder Bay et Vancouver a contribué à établir de nouveaux records dans la manutention des grains. Durant l'année de récolte qui s'est terminée

A la fin de l'année 1971, le nombre de transporteurs autorisés se chiffrait à 1,015, dont 937 exploitaient des aéronefs à voilure fixe et 78 des appareils à voilure tournante. Les transporteurs nationaux étaient au nombre de 618 et les compagnies étrangères 397. Au total, ces transporteurs détenaient 1,645 permis.

CHEMINS DE FER ET COMMUNICATIONS

Le Comité des transports par chemin de fer a rendu, durant l'année, 2,693 ordonnances et 14 décisions. Il a tenu 22 audiences publiques à Vancouver (2); Winnipeg (2); Niagara Falls (1); Scarborough (1); Ottawa (14); Montréal (1); et Québec (1). Quatre cent soixante-dix accidents, entraînant la mort ou des blessures, sont survenus à divers passages à niveau. Ce nombre continue la tendance à la hausse de l'année précédente. Il y avait eu 435 accidents en 1970, et 399 en 1969.

Le Comité s'est engagé à prélever sur la Caisse des passages à niveau la somme de \$13,947,088 à titre de participation financière à 344 projets visant à améliorer la protection du public. Pour les travaux terminés durant l'année 1971, y compris certains projets autorisés au cours des années antérieures, les versements se sont élevés à \$16,813,249.

Des fonds de cette Caisse ont aussi servi à la construction ou reconstruction de 37 croisements de voies superposées et à la déviation de certains parcours. Ces travaux ont nécessité l'enlèvement ou le déplacement de 30 installations d'utilité publique, l'installation d'un système de protection automatique à 188 passages à niveau, l'amélioration du système existant de protection à 48 passages, l'élargissement du champ visuel ou l'amélioration des abords de croisements à 71 passages, et l'installation d'écritaux réfléchissants

Suit une revue statistique, par Comité, du travail de

réglementation de la Commission en 1971.

AIR

Le Comité des transports aériens a reçu 629 demandes de permis ou de modification de permis, et rendu 905 décisions et ordonnances. Il a approuvé 377 de ces requêtes, en a refusé 84 et rescindé deux, 16 ayant été retirées et 25 rejetées. Le Comité a également annulé 22 permis, en a suspendu 15 et rétabli quatre.

Des audiences publiques ont été tenues à Winnipeg, Thunder Bay, Windsor (Ontario), Ottawa, Trois-Rivières, Chicoutimi, Summerside, et Happy Valley au Labrador.

Cette année encore, les demandes de permis pour vols d'affrètement effectués par les grands aéronefs ont augmentées considérablement. Le Comité a approuvé 4,747 vols de ce genre, en comparaison de 4,113 l'année précédente, 3,200 en 1969, et 2,109 en 1968. Des droits préférentiels ont été invoqués dans 14 cas.

Du nombre des vols affrétés qui ont été approuvés en 1971, l'on a compté 3,170 vols transatlantiques, 1,122 vols transfrontières, 333 vols à destination des Caraïbes, du Mexique et de l'Amérique du Sud, et 122 vols transpacifiques.

Les demandes de permis pour vols affrétés tous frais compris ont également atteint un chiffre record. Le Comité en a approuvé 102, ce qui a donné lieu à 2,022 voyages aller-retour, en comparaison de 36 requêtes de ce genre l'année dernière comportant 644 voyages.

Trois transporteurs régionaux ont partagé une subvention de \$1,855,000 pour exploiter des routes non rentables mais d'intérêt public. Ces subsides se rapportaient aux opérations de l'année civile 1970.

ordinateur du système de transport national tel qu'il se rapporte au transport des "containers". Dans la troisième étude, la formule sera utilisée pour analyser les effets que pourraient avoir d'autres alternatives sur le développement des systèmes de "containers."

COMMISSAIRES ET AUTRE PERSONNEL

La Commission a noté avec regret la démission de monsieur Pierre Taschereau qui, depuis la création de la Commission, occupait le poste de vice-président. Il avait également été le principal responsable de l'intégration harmonieuse des trois agences précédentes en un seul organisme. Bien que sa démission ait été remise le printemps dernier, il consentit, à la demande du gouvernement, de demeurer en poste jusqu'à la fin de juillet. Subséquemment, monsieur Taschereau devenait vice-président et chef des Services juridiques du National-Canadien.

A la fin de l'année 1971, la Commission comptait un personnel de 476 employés.

* * *

Fourniront des données de base qui pourront être utilisées lors d'études sur le marché aérien international d'affrètement. Des études sur les services de transbordement et de navigation ont été achevées et soumises au Comité des transports par eau, de même qu'au ministère des transports. Une revue des services de transport par air, par chemin de fer, par véhicule à moteur et par eau, en direction et à l'intérieur du Labrador, sera complétée au début de 1972.

La Commission dirige le côté technique du programme d'ensemble de recherche sur les pipe-lines pouvant transporter en même temps liquides et solides. Ces recherches se poursuivent au Conseil de recherche de la Saskatchewan. Les résultats de ces travaux seront interprétés sous forme de simulations mathématiques sur ordinateurs dans l'analyse de la rentabilité économique des pipe-lines pour le transport solide-liquide, ces pipe-lines étant présentement en voie de développement.

Comme le nombre de statistiques sur le transport est très limité, la Commission et Statistique Canada ont entrepris de réviser les données existantes et de développer des statistiques d'ensemble de haute qualité.

A la demande du Ministère des Transports, des spécialistes du service de la recherche ont été chargés de faire une étude à Toronto sur les trains de banlieue, en évaluant la praticabilité de services possibles de trains de banlieue dans la région de Toronto, et l'impact qu'ils auraient.

La seconde d'une série d'études sur les "containers" se terminera au début de 1972. Il en résultera une simulation mathématique sur

La recherche et la réglementation, de même qu'à une plus grande flexibilité dans l'utilisation par les Comités des services de spécialistes.

En 1971, la recherche a porté, entre autres, sur le transport régional, le transport des marchandises en vrac, les services de trains de banlieue, les droits d'usage, l'accroissement du trafic aérien national et international, et les pipe-lines pour denrées. Environ 50 pour cent des activités de ce service a été concentré sur des sujets qui avaient un rapport direct avec le travail des comités responsables de la réglementation.

A ce propos, le personnel du service de recherche a participé aux travaux des comités sur les services de chemins de fer trans- continentaux, les propositions relatives aux pipe-lines pour denrées, le cabotage canadien, et les subventions aux transporteurs par eau. En outre, des analyses du marché ont été préparées en relation avec les négociations qui visent à des accords aériens bilatéraux.

Les études que ces spécialistes ont entreprises en 1971 illustrent la tendance actuelle vers une participation plus rapprochée du service dans l'étude de sujets qui concernent directement les comités. Un projet qui sera complété au début de l'année 1972 incorporera des prévisions à court terme sur les voyages par air à l'intérieur du Canada. De plus, une étude est présentement en cours pour déterminer si l'utilisation de simulations mathématiques sur ordinateurs est praticable dans l'analyse des réseaux aériens. Cette deuxième étude se terminera au printemps.

D'autres prévisions ont été faites quant au transport aérien sur le plan international. En 1971, ces études ont porté sur le trafic prévu en direction de cinq marchés étrangers. Les travaux en cours

Le Comité de révision, présidé par le vice-président de la Commission et formé des présidents de comité s'est prononcé sur 25 demandes en révision de décisions ou ordonnances rendues par les comités modaux.

Le Comité a donné suite à douze de ces demandes tandis qu'il rejetait les 13 autres, faute de motif.

Dans six des 12 cas révisés, le Comité a décrété des modifications aux décisions ou ordonnances initiales.

La décision initiale a également été changée dans trois des cinq cas qui avaient été référés par le Ministre des Transports.

En fin d'année, 22 demandes en révision étaient sous considération.

RECHERCHE

Le rapport de 1970 décrivait les changements qui avaient été apportés aux services de recherche, à la Commission, du fait de la réorganisation du ministère des Transports, alors que certains éléments du programme de recherche étaient dévolus au nouveau Centre canadien de développement des transports du Ministère.

C'est ainsi que la Commission a été amenée, en 1971, à planifier et à mettre sur pied une autre phase d'intégration de ses services, soit la réorganisation des sections d'études économiques, de recherche et d'analyse. Son but est d'établir des relations étroites entre les modes de transport, plus particulièrement en ce qui a trait aux questions qui ont un impact, aussi bien sur le plan national que régional.

Le nouvel arrangement a permis à la Commission de faire face aux responsabilités qui lui incombent envers les divers modes de

transport. Il a aussi donné lieu à des relations plus étroites entre

Le forage. Les navires du Commonwealth ont présentement accès au cabotage, exception faite du trafic sur les Grands Lacs et le Fleuve Saint-Laurent.

L'étude sur la marine marchande canadienne de haute mer a révélé certaines possibilités de bénéfice dans la création d'une flotte de navires de transport en vrac bénéficiant d'une aide gouvernementale, si ces navires sont de l'ordre de 100,000 tonnes et ne transportent que trois sortes de marchandises: les exportations de minéral de fer et de charbon, et les importations d'huile à l'état brut.

* * *

Une entente est intervenue entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec permettant à la province d'assumer, après le 1^{er} avril 1972, l'entière responsabilité financière de quatre services de transbordeurs et d'un service de navigation côtière sur le Fleuve Saint-Laurent. Ces services, qui sont exploités entièrement à l'intérieur du Québec, ont reçu des subventions fédérales s'élevant à \$255,000 durant la présente année fiscale.

Un transbordeur "ro-ro" a été mis en service entre les Iles-de-la-Madeleine et l'Ile-du-Prince-Edouard, remplaçant l'ancien service passagers-cargo.

* * *

PIPE-LINES POUR DENRÉES

Le Comité des transports par pipe-lines pour denrées a tenu une série d'audiences publiques à Calgary relativement à l'acquisition proposée par le Canadien Pacifique de 50 pour cent du capital-actions de la compagnie Commercial Solids Pipe Line Co.

Une décision sera rendue en 1972.

marchandises dans la région de l'Atlantique. Le total des réclamations dont le paiement a été approuvé s'est élevé à \$5,144,717 en comparaison de \$1,355,833 l'année précédente.

Ces subventions sont du même type que celles qui relèvent de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes. Cette autre Loi détermine les paiements de subventions qui s'appliquent à l'expédition de marchandises par rail. Les subventions aux camionneurs se divisent en deux catégories: les unes ont pour but de réduire les frais de transport de marchandises expédiées hors de la région de l'Atlantique vers les marchés du centre et de l'ouest du Canada. Les autres sont destinées au transport de marchandises à l'intérieur de cette région qui comprend le sud-est du Québec, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, l'Île-du-Prince-Édouard et l'Île de Terre-Neuve.

* * *

Un questionnaire adressé aux transporteurs routiers a permis à la Commission d'établir un inventaire des 2,448 entreprises de transport extra-provincial par véhicule à moteur.

AFFAIRES MARITIMES

Deux rapports ont été publiés en 1971, l'un traitant de l'enquête de la Commission sur le cabotage, l'autre de l'étude sur la rentabilité et la capacité concurrentielle éventuelle d'une marine marchande

canadienne. Dans le rapport sur le cabotage, il a été recommandé que le trafic entre les ports canadiens soit réservé aux navires battant pavillon canadien et que cette restriction s'étende à des activités maritimes au delà des côtes telles que la drague, le remblaiage, et

La British West Indian Airways a reçu l'autorisation d'exploiter un service à horaire fixe depuis la Trinité, Tobago, la Barbade et Antigua jusqu'à Toronto. Ce service était auparavant assuré en vertu d'un permis temporaire.

* * *

La loi dérogatoire sur les conférences maritimes soustrayant certaines pratiques de conférences maritimes aux dispositions de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions, a été proclamée et mise en vigueur le 1^{er} avril. Conformément à la nouvelle loi, des documents ont été déposés auprès de la Commission par 46 conférences maritimes qui utilisent les ports canadiens pour le trafic d'exportation et d'importation.

Des représentants de la Commission ont pris part à différentes conférences internationales sur le transport maritime, en particulier celles qui relèvent de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED).

La position du Canada à l'égard du projet de Convention sur le Transport combiné de marchandises a été formulée par la Commission après consultation avec les représentants des ministères et agences concernés. Le Canada est à la recherche d'une formule de responsabilité uniforme pour les pertes ou avaries aux marchandises en transit, comme alternative au système actuel qui requiert que le mode de transport impliqué au moment de la perte ou de l'avarie soit identifié.

VEHICULES À MOTEUR

Les subventions versées aux camionneurs de la région de l'Atlantique ont plus que triplées en 1971 par rapport à 1970, dû à la mise en oeuvre en 1969 du programme de subventions aux camionneurs, établi en exécution de la Loi sur les Subventions au transport des

Un nouvel accord officiel a été signé en 1971 assurant un échange de services aériens entre le Canada et Israël. Le service à horaire fixe a été inauguré en avril. CP Air, qui est le transporteur canadien désigné pour cette route, vole vers Tel Aviv en provenance de Toronto et de Montréal. La compagnie El Al d'Israël exploite son service entre Tel Aviv et Montréal.

Un échange de notes diplomatiques a produit une augmentation dans la fréquence des vols qu'effectuent les transporteurs désignés entre le Canada et le Mexique. En outre, de nouveaux droits sont maintenant desservis, tant au Canada qu'au Mexique.

L'Allemagne de l'Ouest a donné avis, le 3 août, de son intention de mettre fin à l'entente aérienne conclue avec le Canada, l'avis prenant effet douze mois après cette date tel que prévu par l'entente.

A la demande des autorités italiennes, des négociations ont été entreprises à Rome pour en venir à un accord qui permettrait à des appareils italiens d'atterrir à Toronto. Les négociations se poursuivront au début de 1972. La politique du gouvernement italien est que les pays qui demandent accès à l'aéroport de Toronto pour les avions qui portent leur pavillon doivent faire des concessions semblables d'ordre économique aux transporteurs canadiens.

Les pourparlers se poursuivent avec le Liban en vue d'un accord bilatéral, et avec les autorités américaines quant aux révisions qui pourraient être apportées à l'accord Canada-Américain.

Transportes Aereos Portugueses S.A.R.L., le transporteur désigné par le Portugal, a inauguré son service vers Montréal en avril, en vertu de l'accord qui autorise CP Air à assurer un service vers Lisbonne.

Dans un décision basée sur l'interprétation de la politique du gouvernement à l'égard du service transcontinental de CP Air, la Commission a décidé que le transporteur devait desservir Montréal et Vancouver. Cette décision est le résultat d'une demande en révision de l'ordonnance de la Commission canadienne des transports qu'avait soumise Air Canada en 1970. L'ordonnance amendait le permis transcontinental de CP Air. La révision a été accordée et la décision susmentionnée a été rendue en 1971.

Une version intégrée et révisée des Règlements sur les services aériens commerciaux, désignée sous le titre de "Règlements sur les Transporteurs aériens", a été approuvée en principe par la Commission canadienne des transports. L'on s'attend à ce que ces Règlements soient mis en vigueur en 1972.

Les mesures prises par le Comité pour modifier certains permis de services d'affrètement entre divers points déterminés sur les lignes aériennes de la Classe 1 et de la Classe 2 font présentement l'objet d'une cause devant la Cour fédérale du Canada.

Concurremment avec le développement des nouveaux règlements, le Comité a mené une étude approfondie sur la protection des bases aériennes. L'application de la politique sur la protection des bases dépend de l'adoption des Règlements sur les Transporteurs aériens.

L'exploitation de services d'affrètement sur le plan international, aux Etats-Unis comme en Europe, a continué de retenir l'attention de la Commission. Cependant qu'une solution à la présente situation non satisfaisante dépendra, dans chaque cas, d'une entente avec l'autre pays concerné, la Commission a bon espoir que les travaux qu'elle a commencés aideront sensiblement à résoudre le problème.

Après la tenue d'audiences publiques, autorisation a également été donnée à Air Canada de suspendre ses services réguliers à Trois-Rivières, au Québec.

Comme le gouvernement ontarien voulait mettre à l'épreuve un service expérimental dans le nord de l'Ontario, reliant Timmins, Earleton, Sudbury, et Sault-Sainte-Marie, la Commission a autorisé la compagnie White River Air Services Limited à assurer ce service sous le nom de "norOntair", à l'aide d'appareils Twin Otter, et moyennant une taxe unitaire. Dans ce cas, le gouvernement ontarien assumera une partie des responsabilités financières. Le permis accordé à la White River Air Services Limited interdit tout vol sans escale entre Timmins et Sudbury, le service sur cette ligne étant assuré par Air Canada. Ce permis est valide pour une période de trois ans pour que la viabilité du service soit déterminée.

Lors d'audiences publiques tenues à Winnipeg, la Commission a procédé à une revue générale de l'exigence du trafic aérien dans le secteur nord du Manitoba. Elle a également considéré 18 demandes de permis ou d'amendement de permis soumises en vue d'une expansion possible des services aériens dans la région. Une demande de permis d'exploitation d'un service aérien international d'arrêtement à l'aide d'appareils DC 8 allongés, en provenance de Toronto, a été soumise par la compagnie Ontario Worldair Limited. Sept transporteurs aériens s'y sont opposés à l'audience publique. La requête a été refusée parce que la Commission n'était pas convaincue que le service aérien projeté est ou sera requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public. La requérante en a appelé de la décision au Ministre des Transports.

Toutes deux tentent présentement de découvrir des méthodes qui leur permettront d'équilibrer leurs coûts et leurs revenus.

Une autre demande venant des Télécommunications du CN proposait une hausse de ses tarifs de centre à Terre-Neuve, là où la compagnie exploite un service local de téléphone. Cette demande était encore à l'étude en fin d'année.

Egalement dans le domaine des télécommunications, la Commission a entrepris une étude de la structure des groupes tarifaires de Bell Canada. En outre, elle a examiné trois cas ayant trait au capital-actions de compagnies de téléphone. Une requête lui a été présentée par de nombreuses entreprises de câble de télévision et par la Canadian Cable Television Association relativement à leur entente avec Bell Canada sur l'utilisation des installations de Bell Canada pour leur propre usage. Par ailleurs la Commission continue son investigation sur les milliers de tarifs de services de ligne privée qui ont été déposés par suite de la législation de 1970.

SERVICES AERIENS NATIONAUX

La déclaration en matière de politique gouvernementale sur le développement des lignes aériennes régionales a eu de nouveaux effets en 1971. Sur réception d'une demande d'Air Canada, la Commission a autorisé la compagnie à suspendre ses services à Bagotville, au Québec, (l'aéroport dessert Chicoutimi et la région du Saguenay) et à Goose Bay au Labrador. Des audiences publiques ont été tenues aux deux endroits, après quoi Québecair a été autorisé à être le seul transporteur aérien desservant Bagotville, tandis que la Eastern Provincial Airways recevait l'autorisation de desservir Goose Bay. Les deux transporteurs régionaux devront toutefois organiser leurs services de manière à assurer une liaison avec les grandes lignes d'Air Canada.

10 janvier 1972.

En avril, la Commission a approuvé une échelle tarifaire de l'intervurban qui a été mise en vigueur par Bell Canada en juin.

Cette décision avait pour but de remédier au problème d'affluence des appels durant la période d'appels à tarifs réduits entre 22 et 23 heures 30, tout en réduisant le total des tarifs interurbains de \$1,400,000 par année, selon l'utilisation du système. Environ un mois après la mise en vigueur de cette échelle, la Commission fit enquête sur les effets qu'avaient eus les nouveaux tarifs sur les abonnés dont plusieurs avaient porté plainte.

Dans un rapport subséquent, la Commission approuva une nouvelle échelle tarifaire incluant un plan économique révisé pour la fin de soirée, pour une période d'essai de six mois.

Pour la première fois, une demande proposant une hausse de tarifs pour les services de ligne privée a été déposée en octobre par les Télécommunications du National-Canadien et du Canadien Pacifique. Il s'agissait d'une augmentation de \$3,149,000, soit 3.8 pour cent de leur revenu total pour l'année 1971. Le 1^{er} mars 1972 était la date prévue pour la mise en vigueur de ce nouveau tarif. Les augmentations, si approuvées, s'appliqueraient à une variété de taux ayant trait aux services de ligne privée.

Une augmentation de tarifs pour les services publics de télégraphe au Canada, se chiffrant à \$1,200,000 et représentant une hausse d'environ 15 pour cent du revenu annuel, a été approuvée pour les deux compagnies National-Canadien et Canadien Pacifique. Celles-ci avaient déclaré avoir subi des pertes annuelles de \$4,200,000 pour le National-Canadien et de \$2,500,000 pour le Canadien Pacifique dans l'exploitation de services télégraphiques au cours de l'année précédente.

TELECOMMUNICATIONS

L'une des responsabilités de l'ancienne Commission des transports du Canada dont a hérité la Commission canadienne des transports est celle de régler les tarifs des taxes de télégraphe et de téléphone des compagnies à charte fédérale. Ce champ de juridiction fut élargi lorsque, une modification de la loi sur les chemins de fer fut mise en vigueur le 1^{er} août 1970. Les services de ligne privée, y compris les téléscripteurs, sont maintenant sous la juridiction de la Commission. En conséquence, les activités de la Commission et du personnel affèrent aux services de télécommunications se sont largement accrues. Deux demandes de hausse de tarifs ont été déposées par des compagnies de téléphone.

La British Columbia Telephone Company a déposé en février une demande en révision de ses tarifs. Elle recherchait un revenu additionnel de \$17,098,000 sur une base annuelle. Ce montant aurait représenté une augmentation de 8.08 pour cent. Suite aux audiences publiques tenues à Vancouver, la Commission a approuvé une augmentation de \$9,400,000, ou de 4.45 pour cent. C'était la première fois que l'échelle tarifaire générale de la compagnie était révisée depuis 1958. La deuxième requête a été déposée par Bell Canada qui voulait obtenir une hausse de tarif général pouvant produire un revenu additionnel de \$78,100,000 par année. La compagnie demandait également une augmentation intermédiaire de \$24,600,000 qui prendrait effet le 1^{er} janvier 1972, en attendant la décision sur la demande principale. En décembre 1971, la compagnie a présenté une motion en vertu des Règles générales de la Commission, pour tâcher d'obtenir, à une date rapprochée, une audience sur sa requête d'augmentation intermédiaire. La Commission a décidé d'entendre les plaidoyers sur cette motion le

Les trois demandes présentées conjointement par la Kootenay and Elk Railway et la Burlington Northern, à la fin de l'année 1969, ont été rejetées en mai 1971.

La Kootenay and Elk, incorporée en vertu des Lois de la Colombie-Britannique, et la Burlington Northern, une compagnie de chemin de fer américaine, demandait l'autorisation de relier leurs lignes à la frontière internationale, entre la Colombie-Britannique et l'Etat du Montana. La Kootenay and Elk demandait en outre l'autorisation soit de croiser la ligne principale de CP Rail, au sud-est de la Colombie-Britannique, soit d'obtenir des droits de parcours sur un tronçon de cette ligne.

Les requérantes se proposaient de transporter du charbon et d'autres denrées depuis le sud-est de la Colombie-Britannique jusqu'au terminus en eau profonde de Roberts Bark, dans le Port de Vancouver, en passant par les Etats-Unis.

Par la suite, les requérantes ont interjeté appel de cette décision devant la Cour Suprême du Canada, et un jugement est attendu sous peu.

* * *

L'enquête générale sur les services de banlieue existants s'est poursuivie en 1971. La Commission s'est surtout attardée sur les services des régions de Montréal et de Toronto où il y a un important trafic de banlieue. Les dispositions de la Loi relatives aux subventions excluent expressément les trains de banlieue mais autorisent la Commission à faire enquête lorsqu'il y a perte, et à en faire rapport au Gouvernement.

La première demande d'autorisation d'en appeler des tarifs-marchandises à l'intérieur du Canada a été entendue à Winnipeg au printemps de 1971. Quatre producteurs de graines de colza de l'Ouest alléguaient que des distinctions étaient faites en faveur des usines de traitement de l'est du Canada à l'égard des tarifs de transport des graines de colza et des produits qui en dérivent. Ces affirmations ont été contestées par les chemins de fer et par quelques usines de traitement de l'Est.

Après la tenue des audiences, la Commission a décidé que les renseignements fournis par les demandeurs contenaient une preuve prima facie, et permission leur fut accordée d'interjeter appel. Suivant les dispositions de la Loi, la Commission a procédé alors à une enquête qui n'était pas terminée en fin d'année.

La demande que la compagnie Dontar Limited a déposée en 1971 a constitué un autre précédent. Dontar alléguait qu'elle est un expéditeur captif lorsqu'elle expédie du chlore liquide depuis Beauharnois (Québec) jusqu'aux usines de Windsor (Québec) et de Cornwall (Ontario), et se plaignait des tarifs-marchandises qu'elle a à payer. Ces affirmations ont été niées par les chemins de fer. La première phase de l'enquête s'est ouverte en décembre 1971 pour déterminer si, en fait, le statut d'expéditeur captif existe.

La Loi prescrit que la Commission doit soumettre un rapport au Gouvernement sur l'application de l'article de la Loi traitant des soi-disant expéditeurs captifs et des questions afférentes, après expiration de quatre années d'exercice. Un tel rapport a été soumis en 1971.

Selon l'un des principes énoncés dans la Loi nationale sur les transports, les chemins de fer ne devraient pas être astreints à des règlements rigides de tarifs-marchandises. Plutôt, ils devraient pouvoir ajuster leurs tarifs en libre concurrence avec les autres modes de transport. Trois garanties ont toutefois été conservées: un tarif "plancher", un tarif "plafond" pour les expéditeurs soit disant captifs, et un procédé d'appel lorsqu'il y a raison de croire que l'intérêt public est en jeu.

Aux termes de l'article qui établit un tarif "plancher", tous les taux de transport doivent être compensatoires, c'est-à-dire qu'ils doivent dépasser le coût variable du trafic en cause. Pour ce qui est du tarif "plafond", la Loi souligne qu'il s'applique aux expéditeurs de marchandises pour lesquels il n'existe pas d'autre service efficace et concurrentiel de transport, ces expéditeurs étant par le fait même "captifs".

Jusqu'en 1970, aucune requête n'avait été présentée à la Commission en vertu de cet article. En avril 1970, la Prince Albert Pulp Company Ltd. et un groupe d'usines de papier-journal de l'est du Canada demandaient l'autorisation d'en appeler des tarifs internationaux applicables au transport de la pâte de bois et du papier-journal vers les Etats-Unis. Les compagnies de chemin de fer se sont objectées, invoquant l'argument que la Commission n'avait pas juridiction sur les taux qui regardent les compagnies étrangères de chemin de fer. Cette objection a fait l'objet d'une audience en 1970; elle a ensuite été rejetée par la décision que la Commission a rendue en juin 1971. Les audiences qui ont suivi s'en sont tenues à la demande initiale sur laquelle une décision sera rendue sous peu.

\$252,114 due à l'exploitation de trains de voyageurs. Sa part de paiement normal était de \$3,898.

ENQUÊTE SUR LA SÉCURITÉ DES CHEMINS DE FER

Une enquête générale sur la sécurité des chemins de fer s'est ouverte à l'automne de 1970. Les audiences publiques se sont terminées à l'automne de 1971, après 46 jours de séance, soit la série d'audience la plus longue qu'ait tenue la Commission depuis sa création.

Née de la préoccupation de la Commission face au nombre croissant d'accidents de chemin de fer, l'enquête s'est tenue en plusieurs

phases, la première ayant trait à trois accidents survenus à la mi-été 1970 sur les lignes principales du CN et de CP Rail, entre Toronto et Montréal. La Commission décida par la suite d'étendre le champ

général de son enquête aux pratiques d'entretien et d'exploitation des chemins de fer.

Peu après la fin des audiences, la Commission a annoncé qu'un

groupe d'étude avait été formé pour enquêter sur les améliorations

à apporter aux mesures de sécurité pour le transport par rail de

produits dangereux. Des représentants de la Commission, du CN, de

CP Rail et de l'Association des Syndicats des Cheminots canadiens

ont été désignés pour prendre part à cette étude.

Ce groupe examinera tous les aspects du transport des produits

dangereux, y compris l'étiquetage, les récipients, les précautions à

bord et les mesures à prendre lorsqu'un accident survient. Des experts

de milieux industriels, des représentants d'associations commerciales,

et des membres d'autres agences gouvernementales ont été invités à

contribuer aide et conseils.

D'autres mesures résultant de l'enquête sur la sécurité seront

annoncées en 1972.

après la fin de l'année pour préparer et soumettre leurs réclamations). Des subventions spécifiques à 100 pour cent compensent les pertes réelles certifiées occasionnées par l'exploitation d'embranchements non rentables, tandis que l'exploitation des services de trains de voyageurs est admissible à des subventions spécifiques jusqu'à concurrence de 80 pour cent des pertes réelles. Une ligne ou un embranchement non rentable devient automatiquement admissible aux subventions 90 jours après le dépôt d'une demande, à moins que, dans l'intérêt, la Commission n'ait autorisé la suppression de la ligne ou de l'embranchement.

La part de paiement normal de CP Rail en 1970 était \$27,470,178. Ses demandes de subventions spécifiques se rapportant à la même année s'élevaient à \$37,642,035 dont \$22,420,563 pour les services de trains de voyageurs, \$14,310,930 pour les embranchements et \$910,542 pour le transport de la farine et du grain aux tarifs de l'Est.

Il apparaît donc, sujet à une vérification complète de ces réclamations par la Commission, que CP Rail pourrarent recevoir jusqu'à \$10 millions en paiement additionnel pour ses opérations de l'année 1970.

La part de paiement normal du CN en 1970 était de \$39,049,108. Ce montant excédait le total de ses demandes spécifiques de dédommagement, en grande partie parce que la plupart de ses principaux services-voyageurs n'étaient pas encore admissibles au subventions. L'on s'attend toutefois que les réclamations du CN pour l'année civile 1971 dépasseront le montant de son paiement normal.

Quant aux autres chemins de fer, seule la Nipissing Central a fait en 1970 une demande de dédommagement dont le montant dépassait le paiement normal. La compagnie a déclaré avoir subi une perte de

Lorsque le Parlement adopta la Loi nationale sur les transports, il établit un programme de réduction progressive des subventions générales versées annuellement aux compagnies de chemin de fer. Ces subventions avaient atteint, en 1967, la somme de \$110 millions par année. Les subventions spécifiques qui les remplaceront seront basées sur les pertes réelles qu'occasionnent les services de trains de voyageurs et les embranchements non-rentables maintenus dans l'intérêt public, et sur le transport du grain aux tarifs de l'Est.

La Loi a prévu une période de transition durant laquelle les subventions spécifiques pourront être déterminées. Pour ce faire, elle a dressé une table de réduction progressive, sur une durée de sept ans, pour les subventions générales qu'elle désigne sous la rubrique de paiement normal. De \$110 millions qu'ils étaient en 1967, ces paiements normaux décroissent de \$14 millions chaque année de sorte qu'en 1974 le dernier paiement normal sera \$12 millions.

Durant la période de réduction progressive, nulle compagnie de chemin de fer ne pourra recevoir des sommes additionnelles tant que le total de ses réclamations spécifiques acceptées par la Commission n'aura dépassé sa part de paiement normal. Il a été prévu qu'à un certain moment durant cette période les réclamations spécifiques des principales compagnies de chemin de fer excéderont la somme qui leur est versée comme paiement normal.

A la fin du mois de juin 1971, les chemins de fer ont déposé des demandes de dédommagement en considération des pertes qu'ils avaient subies en exploitant des lignes ou embranchements non rentables, là où ces services étaient admissibles à des subventions durant toute l'année 1970 ou une partie de cette année. (Il est stipulé dans la Loi que ces subventions spécifiques sont basées sur les opérations de l'année civile, et que les compagnies de chemin de fer ont six mois

Ces chiffres soulignent l'importance du programme de la Commission sur la rationalisation qui tend à supprimer les services qui ne sont plus requis par le public, mettant ainsi fin à certaines duplications de services et éliminant un excès de capacité là où des services sont maintenus dans l'intérêt public.

* * *

La Commission n'est pas seule à avoir l'initiative d'entreprendre une rationalisation. Les compagnies de chemin de fer sont libres d'apporter des changements à leur matériel ou d'ajuster la fréquence de leurs trains, pourvu qu'ils tiennent compte des fréquences minimales stipulées dans l'ordonnance de la Commission à l'égard des services-voyageurs, et des prescriptions de la Loi sur les chemins de fer, afin qu'un service adéquat soit fourni au public qui en fait la demande.

En 1971, le CN a rationalisé certains de ses services dans les provinces de l'Est et sur les routes Winnipeg-Toronto/Montréal, Montréal-Ottawa, et Brockville-Kingston. La compagnie estime avoir ainsi épargné \$4,500,000 annuellement. Les économies effectuées par le CN et CP Rail au cours des trois dernières années sont estimées à \$17,500,000 sur une base annuelle. Si des mesures de rationalisation n'avaient pas été prises, le gros de ce montant aurait été à la charge des contribuables sous forme de subventions.

Dans chaque cas de rationalisation, la Commission en est avisée d'avance par la compagnie de chemin de fer. Elle fait ensuite enquête pour s'assurer que le service révisé continuera de satisfaire les exigences statutaires qui visent à assurer le transport du trafic qui pourrait se présenter.

* * *

cas de la ligne du CN entre Edmonton-Camrose-Calgary/Drumheller, le service a été maintenu sauf l'embranchement Camrose-Calgary. La suppression de trois autres services du CP Rail a été approuvée entre Toronto et Windsor, Calgary et Lethbridge, et Lethbridge et Medicine Hat.

* * *

Durant l'année, le CN a déposé 23 demandes additionnelles de suppression de services-voyageurs et, exception faite de quelques trains mixtes qu'elle continue d'exploiter, la compagnie a demandé que tous ses services de trains de voyageurs soient supprimés. (CP Rail avait déjà déposé des demandes de suppression de tous ses services à l'automne de 1969).

En fin d'année, 69 demandes du genre avaient été déposées, soit 49 par le CN, 18 par CP Rail, une par la Nipissing Central (dans le secteur nord de l'Ontario), et une par la Northern Alberta. La Commission s'est prononcée sur 20 de ces demandes et les 49 autres sont en instance.

Avec ces nouvelles demandes du CN, la Commission a maintenant reçu des demandes de suppression pour tous les services-voyageurs d'importance au Canada. Comme toute requête doit être accompagnée d'un rapport indiquant les pertes subies par chaque service, il est possible cette année, pour la première fois, d'évaluer à combien se chiffre le déficit annuel que produit l'ensemble des exploitations de trains de voyageurs.

CN affirme avoir perdu \$76,296,746 en 1970, CP Rail \$30,985,780, et les autres lignes \$583,896. Ainsi le total des pertes pour l'année 1970, sujet à vérification par les analystes de la Commission, aurait atteint \$107,866,422.

Le 14 avril, la Commission annonçait publiquement les délimi-

tations de l'étude d'un plan intégré de rationalisation. En même temps, elle invitait le public à lui faire des suggestions; 250

soumissions lui sont parvenues. Le rapport intérimaire qui a été publié en novembre a intégré certaines de ces suggestions dont

différentes propositions sur l'utilisation d'installations en commun et sur la réduction de fréquence du service durant la morte-saison,

le but étant d'équilibrer la capacité des trains d'après les exigences du trafic.

En novembre également, des représentants de ces deux compagnies de chemin de fer se sont joints au groupe d'étude de la Commission

pour discuter du rapport intérimaire et de la possibilité de mise en application de certaines de ces propositions. L'étude se poursuit.

Le public aura une autre occasion d'exposer ses vues lorsque des changements spécifiques seront proposés.

Vers la fin de l'année, le Comité des transports par chemin de fer entreprenait une étude de même ordre sur les services-voyageurs offerts à l'est de Montréal, en direction des provinces maritimes.

* * *

Après avoir tenu dans les villes d'Edmonton, Lethbridge,

Windsor, London, Peterborough, Toronto et Scarborough des audiences publiques qui se sont terminées en janvier, la Commission s'est

prononcée sur sept demandes ayant trait à la suppression de services-voyageurs.

Elle a ordonné que trois de ces services et une partie d'un

quatrième soient maintenus dans l'intérêt public. Il s'agissait des services du CP Rail entre Calgary et Edmonton, Toronto et Havelock, et de ceux du National-Canadien entre Toronto et Markham. Dans le

L'étude des méthodes utilisées dans le calcul des prix de revient des services de télécommunications avait progressé en 1971 au point que la Commission devait annoncer à la fin de l'année qu'elle tiendrait au début de 1972 une enquête publique modelée sur l'étude du calcul des prix de revient des chemins de fer.

LA RATIONALISATION DES SERVICES FERROVIAIRES

Dans le cadre de son programme axé sur la rationalisation des services-voyageurs non rentables, la Commission a concentré ses activités en 1971 sur l'étude des services de trains de voyageurs assurés par le National-Canadien et le CP Rail, entre les points terminus de Montréal/Toronto et de Vancouver.

L'enquête a débuté en janvier, après publication d'une décision traitant de la rationalisation du "Canadien" exploitée par CP Rail. Le cas avait déjà fait l'objet d'audiences publiques tenues à l'échelle nationale au cours de l'été et de l'automne 1970. Dans l'interim, toutefois, entre la fin des audiences et la préparation de la décision, le National-Canadien a déposé une demande de suppression de son service "Super Continental". La Commission est d'avis qu'il faudra trouver les moyens de formuler un plan intégré de rationalisation pour les services des deux chemins de fer entre Montréal/Toronto et Vancouver. Faisant suite à la demande du National-Canadien de supprimer son service "Super Continental", la Commission a rendu une décision en février ordonnant que le service soit maintenu dans l'intérêt public. Les pertes réelles subies par le "Super Continental" se sont élevées à \$14,058,030 en 1969. Après que la Commission eut exigé que les services du "Canadien" soient maintenus, CP Rail a encouru une perte réelle de \$15,171,024 en 1968.

Une activité croissante dans le domaine des communications; un nombre d'appels sans précédent en rapport avec les tarifs-marchandises des chemins de fer; des enquêtes d'envergure sur la rationalisation des trains-voyageurs; et une nouvelle expansion des services aériens, tant sur le plan national qu'international, tels ont été les grands traits du travail réglementaire de la Commission canadienne des transports en 1971.

En outre, le Comité de révision, institué en 1970 pour disposer des demandes en révision de décisions rendues par les comités des divers modes de transport, s'est prononcé sur un nombre important de requêtes; deux rapports ont été publiés à la suite d'études sur le transport par eau; et les audiences entreprises en janvier sur la sécurité des transports par chemin de fer se sont terminées à la fin de l'année.

La Commission canadienne des transports, créée en 1967 par la Loi nationale sur les transports, a assumé les pouvoirs confiés auparavant à la Commission des transports du Canada, la Commission des transports aériens et la Commission maritime canadienne, en plus de responsabilités touchant le transport extra-provincial par véhicule à moteur, les pipe-lines pour denrées et la recherche.

Aux termes de la Loi, tous les modes de transport doivent être réglementés judicieusement pour permettre à chacun d'atteindre le plus haut degré d'efficacité dans un système concurrentiel et global. A cette fin, la Commission a établi un programme d'étude à long terme sur les méthodes de calcul de prix de revient dans tous les domaines sous sa juridiction. Une ordonnance sur le calcul des prix de revient de l'industrie ferroviaire a déjà été émise en 1969. Des recherches semblables se poursuivent en rapport aux autres modes de transport.

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

Membres de la

1971

Président: L'Hon. J.W. Pickersgill

Vice-présidents: M. Pierre Taschereau (A démissionné le 31 juillet)
M. Guy Roberge (A été nommé le 1er août)

Vice-président: (Recherche) M. R. Cope

M. J.R. Belcher	M. H.H. Griffin	M. Gerald Morisset
M. A.P. Campbell	M. D.H. Jones	M. L.R. Talbot(1)
M. J.F. Clark	M. G.F. LaFerty	M. J.B.G. Thomson(2)
M. Laval Fortier	M. J.A.D. Magee	M. J.M. Woodard
	M. R.M. March	

(1) A été nommé le 9 septembre (2) A été nommé le 28 juin

Secrétaire: M. Harris Arbique

Comités

Transports aériens

Transport de denrées par pipe-line

Politique en matière de transport international

Transports par véhicule à moteur

Transports par chemin de fer

Révision

Transports par eau

M. Campbell

* * * * *

275 rue Slater, Ottawa 4, Canada.



L'Honorable Don Jamieson, député,
Ministre des Transports,
O T T A W A, Ontario.

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la
Loi nationale sur les transports, j'ai l'honneur
de vous présenter sous ce pli le cinquième rapport
annuel de la Commission canadienne des transports
pour l'année terminée le 31 décembre 1971.

Agréé, je vous prie, Monsieur le

Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Président de la
Commission canadienne
des transports,

J.W. Pickersgill.

Pièce jointe

Cinquième rapport annuel

de la

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1971

(ENGLISH ON REVERSE)

Cinquième rapport annuel

de la

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1971

(ENGLISH ON REVERSE)

1
A87
A56

Library

The Sixth Annual Report
of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1972



(FRANÇAIS AU VERSO)

1971
TAX
-A-

The Sixth Annual Report
of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1972

(FRANÇAIS AU VERSO)

an TRANSPORT
ssion
ssion canadienne
ANSPORTS

The Honourable Jean Marchand, M.P.,
Minister of Transport,
O t t a w a, Ont.

My dear Minister:

I have the honour to present
herewith the sixth annual report of the
Canadian Transport Commission, made pursuant
to section 28 of the National Transportation
Act, for the calendar year ended December 31,
1972.

Yours sincerely,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "E.J. Benson", with a horizontal line underneath.

E.J. Benson,
President,
Canadian Transport Commission.

Members of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

1972

President: Hon. J.W. Pickersgill (Resigned August 31)

Hon. E.J. Benson (Appointed September 1)

Vice-president: Guy Roberge

Vice-president: (Research) R.R. Cope

J.R. Belcher (1)	H.H. Griffin	Gerald Morisset
A.P. Campbell	D.H. Jones	L.R. Talbot
Anne Carver (2)	G.F. Lafferty	J.B.G. Thomson
J.F. Clark	J.A.D. Magee	J.M. Woodard
Laval Fortier	R.M. March	

(1) Resigned July 31

(2) Appointed January 28

Secretary: Harris Arbique

Committees

Chairmen (At December 31)

Air Transport	Mr. Thomson
Commodity Pipeline Transport	Mr. Fortier
International Transport Policy	Mr. Morisset
Motor Vehicle Transport	Mr. Fortier
Railway Transport	Mr. Jones
Review	Mr. Roberge
Telecommunication	Mr. Lafferty
Water Transport	Mr. Campbell

275 Slater Street, Ottawa, Canada
K1A 0N9

A major revision of international air charter regulations, significant increases in payments to the railways for losses on services operated in the public interest and a series of telecommunication rate cases were among the highlights of Canadian Transport Commission activity in 1972.

It was a peak year for regulatory work in almost every area. Commercial air service applications rose sharply, railway accident investigations were stepped up in a continuing program to develop improved safety measures and subsidies to truckers in the Atlantic region showed a substantial increase.

Probably the most prominent single event, from the standpoint of the public's interest in the Commission, was the retirement of the Hon. J.W. Pickersgill as President. Mr. Pickersgill had served with distinction in that position since the formation of the Commission in 1967 under provisions of the National Transportation Act. That statute merged into one body the duties and staffs of the Board of Transport Commissioners for Canada, the Air Transport Board and the Canadian Maritime Commission with additional responsibilities with respect to motor vehicle transport, commodity pipelines and research.

In recognition of the mounting activity in telephone and telegraph rate regulation, a committee was established to specialize in telecommunication matters, bringing to eight the number of regulatory committees functioning within the Commission. Telecommunications formerly was

one of the responsibilities of the Railway Transport Committee.

PASSENGER-TRAIN SERVICES

Three major decisions on passenger-train discontinuance applications were issued during 1972, dealing with six services between Montreal and the Maritimes region; 16 in the Quebec City-Windsor, Ont., traffic corridor and 17 in the mid-Canada corridor which mainly covers passenger services in northern areas of Quebec, Ontario, Manitoba, Saskatchewan, Alberta and British Columbia.

In all cases the railways were directed to continue operating the services in the public interest. The decisions reported total actual losses, based on 1970 figures, of \$52,000,000. Under provisions of the Railway Act the 39 services involved have become eligible for federal payments of up to 80 per cent of losses. At the 1970 level, the payment would be \$41,600,000 a year.

*

*

*

Following issuance of the decision on the six passenger-train services in the Maritimes region the Commission invited public submissions on an improved plan of operation that would reduce the level of losses while maintaining a standard of service to meet public need.

Similar invitations were to be made early in 1973 with respect to passenger trains in the two corridor regions.

Several hundred suggestions have already been received on ways of improving services in the Maritimes and on the Montreal/Toronto-Vancouver routes. In the latter case the Commission issued a report late in 1971 outlining proposals for the development of shared facilities, an integrated reservations and ticketing system and alternatives for a reduction of service frequency in the low-traffic months. Subsequently the Commission began discussions with the railways on technical matters involved in implementing the proposals. Studies were expanded during 1972 to cover other passenger-service areas.

*

*

*

No passenger-train services were discontinued in 1972. Public hearings were held at Edmonton on a CNR application to discontinue service between Edmonton and Grand Centre and a Northern Alberta Railways application to drop service between Edmonton and Dawson Creek, B.C. Decisions on these are to be issued in the current year.

RAILWAY CLAIMS AND PAYMENTS

In the National Transportation Act of 1967 Parliament adopted a principle of ensuring that "each mode of transport, so far as practicable, receives compensation for the resources, facilities and services that it is required to provide as an imposed public duty."

With relation to railways, the Railway Act was amended by setting out detailed procedures whereby specific payments could be obtained from the federal treasury on the recommendations of the Canadian Transport Commission for losses incurred in the operation of uneconomic passenger-train services and branch lines ordered continued in the public interest.

Briefly, the statutory process involves:

1. Application by the railway for discontinuance of a passenger-train service or abandonment of a branch line. Such applications must be accompanied by all relevant cost, revenue and traffic data.
2. Commission analysis of the cost, revenue and traffic data to determine whether a service or line is operating at a loss and, if so, a determination of the amount of actual loss.
3. A Commission decision as to whether a service or line is uneconomic and is likely to continue to be uneconomic.
4. A further decision by the Commission as to whether an application for discontinuance or abandonment should be approved, or the service ordered to continue in the public interest.
5. If the operation is ordered to continue, the specific payment is 100 per cent of the certified actual loss on branch lines and up to 80 per cent of the actual loss on

passenger-train services.

The statute provided for the gradual withdrawal of an existing general railway subsidy, referred to as the "normal payment," which was set at \$110,000,000 for 1967 and declines by \$14,000,000 a year to reach a final \$12,000,000 in 1974.

During the phaseout of the general subsidy the work of determining specific payments for uneconomic passenger-train services and branch lines would proceed. No railway would actually receive a specific payment until the total of such determined amounts for any one year exceeded its share of the normal payment for that year. The total payment includes statutory amounts due the railways for the carriage of grain and flour to eastern ports.

On August 5, 1969, the Commission issued costing regulations as required by the Act. These had been developed after a lengthy procedure which included extensive public hearings involving representatives of shippers, carriers and all 10 provincial governments.

This set the stage for the Commission to proceed with applications to discontinue uneconomic passenger-train services and to abandon uneconomic branch lines.

Passenger Applications

On October 27, 1969, Canadian National Railways applied for discontinuance of approximately one-quarter of its passenger-train services and applied for the remainder in stages over the next 22 months. CP Rail made application on October 31, 1969, for the discontinuance of all of its passenger-train services.

The Act provides that services become eligible for payments 90 days after the filing of an application unless, in the interim, the Commission approves the applications.

As a result, all CP Rail passenger-train services became eligible for payments on actual losses incurred in operations as of January 29, 1970. The final group of CNR passenger-train services did not qualify until November 1, 1971.

Branch Line Applications

The statutory provisions for branch line abandonment were modified by a 1967 order-in-council which guaranteed until January 1, 1975, the operation of 6,274 miles of branch lines in the Prairie Provinces. During the guarantee period the railways are prohibited from applying for abandonment but may file claims for payment in respect of those guaranteed lines which incur actual losses. CP Rail has filed 57 such claims and the CNR 49.

On non-guaranteed branch lines, the CNR has filed 47 applications and CP Rail 30. Most of these lines are also in the Prairie Provinces. As in the case of passenger-train services, branch lines become eligible for payments 90 days after the filing of an application unless, in the interim, the Commission approves the application.

Decisions

Since 1967 the Commission has issued decisions on 61 applications for passenger-train discontinuance. Only in 11 cases was discontinuance approved. No discontinuance has taken place without public hearings in the area affected.

Thus far the Commission has concentrated its efforts on the analysis of passenger-train services and only a few minor branch line abandonments have been approved to date, all of them in Eastern Canada.

Payments

Actual payments cannot be made until the Commission has made its formal determination that a service or line is uneconomic and likely to continue to be uneconomic. In the case of passenger-train services this determination is based on a study of each service to assess whether alternatives in railway operating practices, equipment assignment, scheduling, pricing or other aspects of the service under railway control could render the service profitable. At December 31, 1972, the uneconomic determination had been made on all but

eight of the 41 CNR passenger-train discontinuance applications still on file and all but two of the 11 CP Rail applications still on file.

No uneconomic determination is necessary for guaranteed branch lines and hence the Commission has been able to proceed with the payment of subsidies on these lines to the extent of the actual losses.

When the various claims of CP Rail relating to 1970 losses were received in 1971 it became apparent that the total of such claims would, for the first time, exceed the amount of CP Rail's normal payment.

The CP Rail share of the 1970 normal payment was \$27,470,178. Its claims for specific payments totalled \$37,240,111, made up of \$22,420,563 for passenger-train services, (at 80 per cent of actual loss) \$13,909,006 for branch lines and \$910,542 for Eastern rates flour and grain traffic. To December 31, 1972, an additional \$4,163,664 was certified and paid on 1970 claims.

For 1971, both CP Rail and the CNR have filed claims in excess of their normal payments. The 1971 normal payment for CP Rail was \$21,814,551 and up to December 31, 1972, an additional \$10,044,105 was certified and paid on loss claims. The 1971 normal payment for the CNR was \$31,009,585 and another \$17,772,015 has been certified and paid on claims.

During calendar 1972 the Commission also made normal payments of \$23,000,000 to the CNR and \$16,000,000 to CP Rail plus about \$1,000,000 to the 11 smaller companies which share in this statutory payment. The railways have until June 30, 1973, to file detailed claims for losses incurred during 1972.

The specific claims and payments for 1971 losses on passenger trains and branch lines are shown in tables appended to this report.

* * *

It should be noted that not all passenger-train services were eligible for payments for the full year 1971. But from the data received the Commission's costs analysts have been able to develop figures on the railways' reported losses for the year, amounting to about \$95,500,000 for the 41 CNR services operated in that year, \$26,300,000 for the 14 CP Rail services and \$900,000 for four services on small railways.

Thus, total reported losses on 1971 rail passenger operations were about \$123,000,000. The comparable total for 1970 was \$107,800,000.

These figures underline the importance of the Commission's program to rationalize passenger operations. The aim is to eliminate unnecessary duplication, end any over-capacity which may exist on services required in the public interest and discontinue those services no longer required by public need.

RAILWAY SAFETY INVESTIGATION

Two reports were issued in 1972 dealing with issues arising from the railway safety inquiry which concluded extensive public hearings in the fall of 1971.

An initial report outlined the causes and circumstances of five specific train accidents which were examined in detail during the hearings, two of which occurred after the hearings had begun, and described steps that were being initiated to expand accident investigation work by Commission staff. The second report dealt with a question of bridge safety raised by Midland Structural Company. Further reports on specific matters are in preparation.

Considerable progress was made in the special Task Force study of dangerous commodity movements. The Task Force, assisted by a pool of expert consultants from government and industry, is developing recommendations for new regulations to reduce the hazards involved in the transport of poisonous chemicals and explosive materials.

Technical planning was completed for the establishment of an Advisory Committee on Railway Safety which will include representatives of the CNR, CP Rail and the Canadian Railway Labour Association. The Advisory Committee was to begin its work early in 1973.

In January an investigation was conducted into the rupture of a pressurized tank car containing propane gas which

caused an emergency in the CNR Winnipeg yard. After a thorough review of the history of this type of car the Commission issued an order prohibiting its use pending satisfactory modifications, the first embargo of this kind ever imposed. By the year's end 24 of the 297 units in this model series had been approved for a return to service under specified operating restrictions.

Operating restrictions were also imposed on a type of tank car used for the shipment of sulphuric acid. This move came after an investigation and public inquiry into a derailment involving a unit train of sulphuric acid tank cars. This inquiry was still in progress at the end of the year.

Another order was issued tightening safety rules on the movement of occupied cabooses and service cars. Such cars now must be placed at the rear of freight trains directly ahead of the operating caboose. The order followed investigation of an accident in which occupied cars were being moved in the middle of a freight train.

A public inquiry was held at Lachute, Que., following a passenger-train accident in which a one-unit Rail Diesel Car was struck by a truck at a level crossing, killing three persons and injuring 22. The inquiry report said evidence showed automatic signals had been working properly when the crash occurred.

FREIGHT RATE CASES

Three major railway freight rate appeal cases initiated under Section 23 of the National Transportation Act progressed through various stages in 1972, requiring the equivalent of 11 weeks of public hearings.

Section 23 provides that any person may apply to appeal against a rate on grounds that is is prejudicial to the public interest. If leave to appeal is granted, the Commission conducts an investigation into the rate followed by a hearing on the appeal itself.

Two decisions were issued granting leave to appeal. These involve applications by the Prince Albert Pulp Company, dealing with rates on pulp shipments to the United States, and a group of paper mills in Eastern Canada, complaining about rates on newsprint shipped to the U.S.

The Commission subsequently investigated both rates and held 17 days of public hearings on the newsprint appeal, which was adjourned in December to be resumed in 1973. A prehearing conference was held on the pulp rate appeal and a date set for the start of hearings. At the request of the applicant, however, the hearing was postponed until further notice. The matter was still in abeyance at the end of the year.

A 37-day hearing was held on an appeal by four Western Canada rapeseed-processing firms against the freight rates on

rapeseed and rapeseed products. The firms alleged that the rates discriminate in favour of processors in Eastern Canada. This was opposed by the railways and a group of Eastern processors. A decision is pending.

Two other rate appeal cases are awaiting decision. They deal with CNR passenger-train fares from Windsor, Ont., and the contention by Domtar Limited that it is a "captive shipper" on certain movements of liquid chlorine from Beauharnois, Que.

An application was received from the Kootenay, B.C., Lumber Council for leave to appeal certain CP Rail lumber rates but a scheduled hearing was postponed at the request of the applicant.

OTHER RAILWAY MATTERS

The Commission noted an increased public awareness of environmental pollution.

More specifically, the Commission worked with the appropriate government agency, carriers and shippers to resolve the coal dust pollution problem associated with the operation of coal trains through the lower mainland of British Columbia.

In response to complaints of excessive noise at a rail classification yard in Edmonton, the Commission investigated and identified the major causes. The railway involved has undertaken a program to bring noise pollution levels to acceptable limits. The results are to be evaluated at a later date.

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE STATISTICS

The Railway Transport Committee issued 2,194 Orders and 11 Decisions. It held public hearings during the year at Ottawa (6); Edmonton (3); Saskatoon (2); Toronto (1); Windsor, Ont., (1); Amherstburg, Ont., (1); Elmvale, Ont., (1) Welland (1) and Lachute, Que., (1). A total of 68 days was involved in these public hearings.

District officers investigated 327 derailments and 43 collisions between trains. Corrective action was taken where necessary. Of the collisions, 28 occurred on the CNR and 12 on CP Rail lines. Others involved Algoma Central one, Burlington Northern one and Quebec North Shore and Labrador one.

Individual figures on derailments were CNR 234, CP Rail 81, Burlington Northern two, Penn Central one, Northern Alberta two, Algoma Central two, Quebec North Shore and Labrador three, Devco one, Toronto, Hamilton and Buffalo one.

The comparable figures for 1971 were 271 derailments and 48 collisions. There were 31 collisions that year on the CNR, 12 on CP Rail and five on small lines. Derailments: CNR 196, CP Rail 51, Penn Central six, Algoma Central three, Northern Alberta one, Burlington Northern six, Chesapeake and Ohio one, Quebec North Shore and Labrador six, and White Pass and Yukon Route one.

After a reduction in the number of derailments due to maintenance-of-way causes on the two major railways in 1971, figures increased significantly in 1972. There were 135 such

derailments during the year compared with 98 in 1971.

Engineers investigated 25 serious derailments and carried out various programs of inspection and investigation.

There were 456 accidents at highway-railway crossings involving 135 deaths and injury to 579 persons. In 1971, the figures were 470 accidents, 112 deaths and 594 persons injured.

* * *

During the year the engineering branch received 1,815 applications requesting approval of various engineering projects.

Commitments from the Railway Grade Crossing Fund during the year totalled \$19,260,189 towards 364 projects involving improved protection at highway-railway crossings. Total payment for work completed during the year, including some projects approved in previous years, was \$14,478,119.

Grants from the fund were approved for the construction or reconstruction of 50 grade separations and highway diversions. The work necessitated the removal or relocation of 54 utility plants. The Committee also approved grants for the installation of automatic signals at 196 level crossings, the improvement of existing signal protection at 30 crossings, improvements to view lines or grades of approach at 88 crossings, and the installation of reflectorized crossing signs at two crossings.

In addition, the removal or relocation of nine utility plants and the construction of one overhead bridge were

approved and the apportionment of the costs of these projects, including contributions from the Fund, was reserved for further consideration and Order of the Committee.

The 1,194 other projects approved included construction or reconstruction of 60 grade separations and 29 installations of automatic signal protection which did not qualify for assistance from the Railway Grade Crossing Fund.

The Committee authorized the construction or diversion of nine railway lines, as well as the opening for traffic of nine lines.

Also approved was the installation of, or changes to, approximately 350 miles of centralized traffic control and other railway signalling, as well as the installation of, or changes to, 11 interlocking plants.

Railway relocation at Welland Canal between Port Colborne and Port Robinson, involving the lines of the Canadian National Railways, Penn Central and the Toronto, Hamilton and Buffalo Railway, progressed during the year. The first work authorized under this project was in 1969 and to date over 100 orders of the Committee have been issued in connection with this project. The final stage started with the closing of the shipping season on December 15 and was to be completed before the opening of the 1973 shipping season.

* * *

The railways continued their program of establishing computer systems and communication networks in service centres

t strategic points across the country to provide their customers with more efficient service. Ten CNR Servocentres and three CP Rail Customer Service Centres were approved, involving the removal of 43 agents on the CNR and 90 agents, caretaker-agents and 16 caretakers on CP Rail. One application was dismissed. At the end of December, 35 applications were still under study.

The rail services analysis branch was engaged in the analysis of railway costs and revenues leading to verification of actual losses in specific passenger-train and branch line applications. In addition to work carried out in Ottawa, there were over 1,600 man-days spent in railway offices analyzing the financial accounting, statistical and costing records.

The activities of the grain movement co-ordinators at Thunder Bay and Vancouver continued to increase as new handling records were set by the railways. In the crop year which ended July 31, through-put at the West Coast ports of Vancouver, Prince Rupert and Victoria totalled 312.2 million bushels. At Thunder Bay, from early April to the close of navigation in December, 604.4 million bushels were moved through the terminals. In the previous crop year the West Coast ports handled 265 million bushels and in the 1971 navigation season Thunder Bay handled 550.4 million bushels.

The railways filed 52,155 freight tariffs, 2,034 respecting agreed charges, and 325 passenger tariffs. There

were also 698 tariff filings by express companies.

At the end of the year, 1,031 agreed charges were in effect, involving 2,104 shippers.

DOMESTIC AIR SERVICES

A general review of the adequacy of air service in Northwestern Quebec was carried out as part of an 18-day public hearing on a series of applications by carriers in that region. It covered the eastern shores of James Bay and Hudson Bay, Ungava Bay and the Abitibi and Lake St. John areas.

Nordair received approval for a new regional air route linking Montreal, Val d'Or, Fort George, Great Whale and Fort Chimo. It is restricted to cargo traffic on the Montreal-Val d'Or segment and prohibited from carrying local traffic between Fort George and Great Whale.

In addition, six smaller carriers were given authority to expand local services to provide better connections between points within the region.

Several carriers presented proposals related to the James Bay hydro project but these appeared to be in excess of the existing need. A close watch is to be kept on the situation to ensure that adequate air transportation is available when required.

* * *

Three other decisions were issued related to government policy on regional air services.

In two which followed public hearings, Transair was authorized to use the Boeing 737 jet on its route serving Winnipeg, Dryden, Thunder Bay, Sault Ste. Marie and Toronto, and Nordair's jet service between Montreal, Ottawa and Hamilton was extended to Windsor.

Formerly Transair jet service had been restricted to Winnipeg-Thunder Bay-Toronto flights, with turboprop aircraft providing the full-route service. The Nordair decision prohibits nonstop operations to Windsor from either Montreal or Ottawa.

In the third, Howard Transportation Company of Toronto was denied authority for a proposed Class 1 operation serving Toronto, Ottawa, Windsor, North Bay, Sudbury, Sault Ste. Marie, Timmins and Thunder Bay. The application sought to replace existing Air Canada service to those points under the name Air Ontario. The denial was based on regional air policy, which designates the five carriers eligible for regional routes, and the absence of any evidence that Air Canada was considering abandonment of its Ontario route system.

* * *

Section 27 of the National Transportation Act requires notice to the Commission when any transportation company under Federal jurisdiction proposes to acquire an interest in another transportation undertaking. Where objections to an acquisition are made, the Commission must investigate and may disallow

any acquisition that it considers will unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest.

In the first such case involving a major air carrier, Air Canada filed notice of a proposal to acquire one-third interest in Wardair, Canada's largest international charter carrier. Following receipt of objections, the Commission held a public hearing on the matter in December and a decision will be issued in 1973.

* * *

Air Canada and CP Air filed tariffs in September to revise domestic air fares. Included were generally lower fares on flights of more than 1,000 miles, reduced-rate excursions, weekend rates between points less than 700 miles apart and revised special fares for the young and elderly.

* * *

The first Commission public hearing to be held north of the Arctic Circle took place in July. The two-day prehearing conference at Inuvik, N.W.T., resolved a number of conflicting issues related to air service applications in that area.

Two other cases involving Arctic air service were the subjects of hearings in Ottawa: North West Territorial Airways' application to add a Hercules transport to its charter fleet, and a bid by Transair to operate a regular service between

Winnipeg and Resolute, N.W.T., with the Boeing 737 jet.

Decisions on both were pending.

* * *

New Air Carrier Regulations took effect in May, consolidating and revising the former Commercial Air Service Regulations. As a result of the amendments introduced for aircraft size groupings, staff of the Air Transport Committee began a major administrative task of processing licence revisions.

AIR TRANSPORT COMMITTEE STATISTICS

The Air Transport Committee received 742 applications and issued 591 Decisions and Orders.

It approved 429 applications for new and amended licences, denied 114 and rescinded five. Twenty-nine applications were withdrawn and 46 were dismissed. The Committee also cancelled 25 licences, suspended 18 and reinstated seven.

The Committee held five public hearings in Ottawa and one prehearing conference in Inuvik, N.W.T., involving 23 applications and a total of 35 sitting days.

* * *

Applications for international charter flights with large aircraft continued to increase. The Committee approved 5,501 such applications, compared with 4,747 the previous year, 4,113 in 1970 and 3,200 in 1969. Primary rights were invoked for 65 applications.

Of the charters approved in 1972, there were 3,673 trans-atlantic, 1,337 trans-border, 410 for the Caribbean, Mexico and South America and 81 transpacific.

Inclusive tour charter applications again increased sharply with approvals totalling 241 involving 5,885 return trips compared to 102 applications and 2,022 return flights in 1971. The 1970 comparison was 36 applications and 644 round-trip flights.

International charter flight investigations were stepped up, particularly at Montreal, Toronto and Vancouver. Staff spent 101 man-days in visits to 193 air carriers, groups and agencies to investigate alleged violations and the eligibility of organizations to charter aircraft.

* * *

Importation of aircraft totalled 48 this year (seven rotating-wing and 41 fixed-wing) compared to 127 in 1971.

Licensing inspection covered approximately 73 per cent of licensed bases. This program involved 329 days of inspection work and 46 days of investigation.

At the end of 1972 there were 1,079 licensed carriers, 993 operating fixed-wing aircraft and 86 operating rotating-wing equipment. Of the total carriers, 655 were domestic and 424 foreign. The carriers have a total of 1,731 licences.

Two regional carriers were paid subsidies totalling \$1,604,539 for the operation of unprofitable routes essential

in the public interest. The subsidies covered operations in the calendar year 1971.

Air carriers and agents filed 81,300 tariffs and 6,214 service schedules. A total of 781 special permission applications were granted, 297 contracts reviewed, 1,356 tariff pages rejected and 1,254 International Air Transport Association (I.A.T.A.) resolutions dealt with.

Two major reports were published, the first in July entitled Canadian Regional Carrier Industry Analysis 1968-70, and the second in September entitled The Canadian Helicopter Operating Industry - 1971.

TELECOMMUNICATIONS

Bell Canada rate applications and the commencement of a telecommunications cost inquiry dominated activity in the telecommunications area.

Early in January a prehearing conference was held to plan procedures for public hearings on a Bell application filed in late 1971. The Commission ruled against a Bell motion seeking an early hearing on a requested interim rate increase.

At hearings lasting throughout the month of March evidence was heard on Bell's request for rate increases which would have yielded \$78,100,000 if applied for the full year. On May 19, a decision was issued granting rate revisions that would yield an estimated \$47,200,000 in additional revenue on the full-year basis.

On November 10, 1972, Bell filed a two-part application seeking an increase in rates to be effective January 1, 1973, and a further increase for January 1, 1974. The Company cited cost increases that had occurred since the May decision. Following a prehearing conference December 18 it was ruled that the two parts of the application should be heard and determined separately on their merits. The first part was set down for hearing beginning January 10, 1973.

* * *

The Telecommunication Cost Inquiry into the accounting and costing methods and procedures of the telecommunication carriers subject to the jurisdiction of the Commission was organized during 1972. The purpose of the inquiry is to assist the Commission in establishing the most appropriate procedures for use in regulating the tolls of telecommunication carriers under Section 321 of the Railway Act.

A public conference of telecommunication carriers and other interested parties was held on August 22 to consider terms of reference for the inquiry. Following the conference, a technical group was organized to work with consultants retained by the Commission to assist in carrying out the objectives of the inquiry. At year-end the technical group had held two meetings to consider various issues raised in the terms of reference. The inquiry is continuing in 1973.

* * *

Following a public hearing at Gander, Nfld., an application by Canadian National Telecommunications was approved for telephone rate increases in those Newfoundland local exchanges operated by CNT. The new rates would yield an estimated \$281,000 in added revenues on a full-1972 basis, but still are below those for comparable service in other areas of the province served by a private telephone company.

An application by CN-CP Telecommunications for increases in a variety of private-wire, telex and broadband charges was the subject of 12 days of hearings which ended in mid-December. The decision in that case will be issued in 1973.

Two prehearing conferences were held on an application by a number of cable TV undertakings and the Canadian Cable Television Association related to agreements with Bell Canada on the use of Bell facilities for cable operation. This resulted in a revised application which will be the subject of a public hearing in 1973.

On December 19 a formal complaint by Transvision (Magog) Inc. objected to Bell Canada's action in cutting off cable TV service to certain customers in the Magog, Que. area. Bell was ordered by the Commission to restore the service and file a reply to the complaint. The matter was still under examination at the end of the year.

*

*

*

CN-CP Telecommunications filed a special tariff for the provision of microwave service from the Canadian Overseas Telecommunication Corporation's transatlantic cable terminal at Beaver Harbour, N.S., to two other Nova Scotia points and Montreal.

Objections to the tariff were submitted by the Maritime Telephone and Telegraph Company Limited, the New Brunswick Telephone Company Limited and the Council of Maritime Premiers on the ground that the tolls and charges contravene the provisions of Section 321 of the Railway Act. Following a preliminary discussion in December of questions of law, the case was set down for hearing in January, 1973.

TELECOMMUNICATION COMMITTEE STATISTICS

During the year, 4,007 telephone tariffs and 213 telecommunication tariffs were filed.

Directions were issued for the regrouping of 61 telephone exchanges of Bell Canada and eight exchanges of British Columbia Telephone Company.

Prehearing conferences and public hearings were held in Ottawa to deal with Bell Canada's rate applications and in Gander, Nfld., for an application filed by the CN Telecommunications.

Examination of the financial and accounting records of Bell Canada, British Columbia Telephone, Canadian National Telecommunications and Canadian Pacific Telecommunications was conducted in Montreal, Toronto and Vancouver.

INTERNATIONAL TRANSPORT (AIR)

Two years ago the Commission embarked on a project to find a solution to the growing problems in the overseas air charter field, most of them stemming from international use of the so-called "affinity rule." This rule limited charter travel to persons with at least six months membership in clubs or organizations eligible to arrange charter flights. It was discriminatory, difficult to enforce and led to widespread abuses. But by international practice it had to be applied in order to have Canadian charters accepted for landing in other countries.

The most serious aspect of the problem was the appearance of what became known in the industry as "bucket shop" organizers who began selling illegal one-way tickets and vouchers supposedly redeemable for return flights. A great many unsuspecting travellers were stranded overseas when organizers vanished and the vouchers proved worthless. The problem was not confined to Canada. Authorities in the United States and Europe faced a similar situation.

During 1972 special meetings were held in Washington, Paris and Ottawa between representatives of governments and aeronautical authorities from Canada, the United States and Europe.

Following the final meeting in Ottawa in October, the European Civil Aviation Conference (ECAC) at a session in Paris

recommended to its member states that no later than April, 1973, a new category of non-scheduled operations to be known as "Advance Booking Charter" be introduced on the North Atlantic. While the resolution introducing this recommendation was passed by a majority vote, a number of states voted against it and a number abstained. It should be noted that this recommendation of the Conference is not binding upon member states regardless of the manner in which they have voted.

Canadian Advance Booking Charter (ABC) regulations were introduced by the Commission in January. Provision was made for a phasing out of the affinity rules.

ABC flights are available to anyone who books at least 90 days in advance and pays a deposit of 25 per cent of the seat price. The deposit is refundable only if the flight does not take place. The full price must be paid 30 days prior to the flight.

April 1, 1973, was set as the commencement date for ABC flights. In order to give airlines, charterers and travellers an opportunity to adjust to the new system the advance booking period was reduced for the first three months. It would be 15 days for April flights, 30 days for May and 60 days for June. The 90-day booking would apply from July onward.

All ABC flights are round-trip operations. One-way flights are prohibited. Carriers are required to file special

ABC tariffs and foreign carriers may not file a tariff that is lower than the lowest Canadian tariff in effect.

These and other details of the ABC plan were announced by the Commission prior to the issuance of the regulations.

* * *

International charter flights, especially in the inclusive tour category, continued their rapid growth rate. More than 11,000 round-trip flights were approved. (See statistics on pages 21-22 .)

In an effort to curb violations of the affinity charter regulations, inspections were increased at major airports. Orders were issued removing two foreign carriers from the list of air carriers eligible to make application to operate charters to and from Canada and a Canadian carrier was suspended from transatlantic charter operations for six days. Action was pending against two other carriers for similar affinity rule violations.

* * *

Negotiations on new or revised bilateral air agreements were conducted with six countries -- the United States, Japan, the People's Republic of China, Italy, Spain and West Germany.

A new agreement with Italy provided Alitalia with access to Toronto in exchange for concessions which included Canadian landing rights in Milan. In November Alitalia began service to Toronto from Milan and Rome but at the end of the year no Canadian carrier had yet been designated for Milan.

Several meetings were held with U.S. representatives on scheduled and charter services, continuing a series which began three years ago. The Canada-U.S. agreement was last revised in 1966.

Talks with West Germany were related to Toronto rights for Lufthansa and additional route privileges of matching economic benefit for Canada. The air agreement between Canada and West Germany was terminated in August in line with the formal notice served a year earlier by Germany but services between the two countries were permitted to continue while negotiations took place.

CP Air has been operating to Spain since 1957 without a formal agreement. The discussions with Spanish authorities were aimed at formalizing operations by CP Air and the Spanish carrier, Iberia.

In April Japan Air Lines began a Tokyo-Vancouver service matching the one CP Air has flown since 1949.

Meetings with negotiators of the People's Republic of China discussed arrangements for the establishment of reciprocal air services.

Other developments in bilateral air service included authority for Air Jamaica (1968) Limited to operate to Toronto via Philadelphia, approval for El Al Israel Airlines to stop at Paris and Zurich on flights between Israel and Montreal, and the licensing of Nordair for service between Frobisher, N.W.T. and Sondre Stromfjord, the main air terminal for western

Greenland.

* * *

During the year the Commission participated in meetings of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to negotiate an agreement to suppress aerial hijacking. Some progress was made but no agreement had been reached by the end of December.

* * *

There were 75,316 tariffs filed by 687 international air carriers and agents, of which 1,356 were rejected. Thirty-five carriers filed 6,214 service schedules.

The Committee granted 336 special permission applications during the year. It reviewed 2,396 international charter applications and 327 inclusive tour applications. Seven applications for international licences were also reviewed.

INTERNATIONAL TRANSPORT (WATER)

In 1972 international maritime studies centred on the re-examination of existing conventions or the drafting of new agreements. Advances in shipping together with related port facilities to serve the new generation of ships have sparked new interest in the economic and commercial bases on which shipping services are offered. This is reflected in the attitude of the developing countries, particularly those whose merchant marine capability is now beginning to challenge that of the more traditional suppliers of shipping services. In addition, the emergence of Soviet bloc shipping as one of

the potential major suppliers is adding a new dimension to the consideration of shipping services by countries such as Canada, which traditionally has been a "user" of such services.

* * *

The Commission participated in the Conference on International Container Traffic which had, as one of the subjects under discussion, the consideration of policy options for intermodal transportation. The discussions centered around the issuance of an international through-bill-of-lading and the role of a new element in the transport chain which would be created by a combined operator arranging the various modal legs of the journey. The conference did not adopt an international Convention on this subject but referred the matter for further economic studies and inter-governmental considerations in the United National Conference on Trade and Development (UNCTAD).

The Commission was also involved in the proposed revision of the "Hague Rules" limitation of shipowners' liability. These are being studied by working groups on international shipping legislation in both UNCTAD and the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL), Commission representatives participating in the former studies. The complexities of the problems of liability and the relatively favourable exonerations afforded shipowners clearly indicate the difficulty in achieving an acceptable revision. Although Canada is not a signatory to the Convention on the "Hague Rules",

they are incorporated in Canadian legislation and any changes which may be agreed internationally would affect this legislation.

At the third session of UNCTAD held early in 1972 the Commission participated in discussions dealing with the development of a code of conduct for liner conferences. That conference agreed on a series of further meetings during 1973, and the convening of a diplomatic conference to adopt a Convention. This attempt by the developing countries to bring some uniformity into the operating practices of shipping conferences is of particular interest to the Commission which is responsible for the administration of the Shipping Conferences Exemption Act.

*

*

*

The Commission met with representatives of the United States Federal Maritime Commission to consider the movement of ocean trade to and from the continental hinterland through the ports and transport systems of the other country. It was agreed there should be a continuing liaison to determine procedures to avoid any possible conflicts or misunderstandings which might arise from the differing regulatory processes on either side of the border.

WATER TRANSPORT (DOMESTIC)

Proclamation of the Pilotage Act on February 1, 1972, gave the Commission jurisdiction over certain aspects of tariffs of pilotage charges. The statute provides that pilotage

authorities proposing tariff changes must give 30 days notice by publication in the Canada Gazette. Any interested party objecting to the tariff may file with the Commission notice of such objection within the 30-day period. The Commission is required to investigate the pilotage charge to which objection is taken, including the holding of such public hearings as it deems necessary, and make a recommendation to the pilotage authority concerned.

The Laurentian Pilotage Authority gave notice November 11 of proposed pilotage charges in the St. Lawrence River below St. Lambert, Que., and objections were subsequently filed by the Shipping Federation of Canada and the Dominion Marine Association.

On December 1 the Atlantic Pilotage Authority gave notice of proposed new pilotage charges. Notices of objection were filed by the Governments of New Brunswick, Nova Scotia and Newfoundland, the Atlantic Provinces Transportation Commission, the Saint John Port and Industrial Development Commission, the Halifax-Dartmouth Port Commission, the St. John's Port Association and other parties representing the shipping industry.

The required investigations were to begin early in 1973.

* * *

Subsidy responsibility for five intra-provincial shipping services operating in Quebec was transferred to the Province of Quebec April 1 under terms of an agreement signed the previous year. The four ferry services and one steamship service had received federal subsidies of \$255,000 during the

final year of federal support.

Negotiations were completed during 1972 for the transfer of the Tobermory-South Baymouth ferry service in Georgian Bay to the Province of Ontario. It is to take effect April 1, 1974.

WATER TRANSPORT COMMITTEE STATISTICS

The Water Transport Committee administered agreements involving subsidies for 29 services, five on the West Coast, two on the Great Lakes and 22 on the St. Lawrence and the East Coast.

Subsidy payments in respect of two West Coast services were discontinued as of July 1, and subsidy agreements related to two new West Coast services were concluded. Higher subsidy payments were approved for 12 services to meet increased costs.

On July 15, subsidy payments in respect of one service on the East Coast were discontinued by mutual consent. One new subsidy application was received and is under consideration. Subsidies to private operators for water transport services during the calendar year totalled \$6,595,564.

Recommendations were requested on 38 applications for waiver of the coasting laws. The availability of eligible Canadian ships was confirmed in 12 of these cases, no suitable Canadian ships were found to be available in 24 cases and the Committee declined to make recommendations in two cases where insufficient notice had been given by the applicants. It was learned subsequently that two of the permits recommended were not utilized by the applicants and in two other instances

full duty was paid thus making the vessels eligible for employment in the coasting trade.

The Interdepartmental Advisory Committee on the Availability of Certain Canadian-Flag Ships, chaired by the Water Transport Committee, considered six applications for the temporary importation of foreign-flag ships to engage in oil and gas exploratory work in Canadian coastal waters. The Committee recommended the granting of three and the denial of two. One application was withdrawn before a decision was made.

The Water Transport Committee granted 11 licences under the Transport Act during the year. Water carriers filed 181 freight tariffs under the same Act.

MOTOR VEHICLE TRANSPORT

Payments to truckers under the Atlantic Region Freight Assistance Act increased to \$10,206,792, double the 1971 total of \$5,144,717.

The subsidy program, initiated in mid-1969, is similar to the provisions of the Maritime Freight Rates Act which apply to railway freight shipments.

Subsidy payments to truckers under the Atlantic Region Freight Assistance Act are divided into two categories:

Carriers moving goods out of the Atlantic Region to markets in central and western Canada filed 129 applications for certificates qualifying them to make subsidy claims. There were 126 certificates issued, six were rejected and decisions

on eight were pending at the end of the year. In this category, there were 1,083 subsidy claims for \$2,257,855 filed by 255 carriers during the year and 1,204 were processed for payment of \$1,835,994.

In the category of subsidies on highway freight shipments between points in the Atlantic Region, 1,100 applications were received for a certificate, 1,107 were issued, 25 were rejected and 33 are pending. The Commission received 5,434 claims for \$9,244,273 filed by 1,109 carriers and 5,431 claims were processed, involving payment of \$8,370,798.

* * *

Two applications for authority to carry out Sunday trucking operations were approved. Notice of the applications was given in the Canada Gazette and by newspaper advertisements in accordance with Commission directives. No objections were received. Two other companies filed similar applications but did not proceed further with them in 1972.

The Motor Vehicle Transport Committee received 55 notices of proposed acquisitions under Section 27 of the National Transportation Act, three of which were subsequently withdrawn. Following publication of the remaining 52 notices in the Canada Gazette, objections were filed with the Commission in two cases. One of the objections was not proceeded with when the proposed acquirers decided not to exercise their option. The other objection is under consideration. No proposed acquisition has been disallowed by the Committee.

COMMODITY PIPELINES

Part II of the National Transportation Act, which gives the Commission regulatory authority over commodity pipelines, was brought into effect February 1, 1972, by cabinet proclamation.

As yet no applications have been received but the Commission has drafted rules and regulations governing this area and is keeping abreast of commodity pipeline research work being carried out in Canada and other countries.

REVIEW COMMITTEE

Twenty-two applications which were before the Review Committee at the end of 1971 were considered during 1972. In addition 12 applications were received and considered during the course of the year.

Review actions were initiated in 26 of the 34 cases. Two applications were subsequently withdrawn. In eight instances the Committee found that no grounds for review existed.

Of the 26 cases which were reviewed, nine resulted in modifications to original decisions. In 15 instances the original decision was maintained.

Ten judgments on appeals were received from the Minister of Transport during 1972. In three instances a review of the original decision was directed.

At the end of the year 10 applications for review were at various stages of consideration.

RESEARCH

Studies carried out in 1972 by the economic, research and analytical units of the Commission dealt extensively with matters arising from the work of the regulatory committees. Subjects ranged from air services in the Strait of Belle Isle to the transportation of potash on the Prairies and traffic on the Mackenzie River.

A further series of reports was made available to the public. Topics included an examination of productivity trends in the Canadian railway industry, projections of air travel on domestic and Canada-U.S. routes, diversion of American and Canadian cargoes from 'home-country' ports, an analysis of costs and revenues in the civil aviation infrastructure, road costs and revenues between 1955 and 1968 and passenger travel in the corridor between Quebec City, Montreal, Ottawa, and Toronto.

The feasibility of freight subsidy payments on water and air transport moving from or within the Atlantic Provinces was studied, related to the existing subsidies for road and rail shipments under the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act. This project is continuing.

Special working papers were prepared on a number of international air routes to assist bilateral negotiators and an examination was made of North Atlantic air fares. Pilot studies were completed on air cargo movements and the use of wide-bodied and supersonic jet aircraft. Development of a

mathematical tool for the analysis of airline networks was explored.

In the railway area, research staff assisted in the economic investigation of freight rates on rapeseed, pulp and newsprint in connection with rate appeal cases and carried out studies of passenger-train services related to decisions on discontinuance applications. Several projects were carried out to assess problems arising from branch line abandonment applications in the Prairie Provinces, including the factors influencing the choice of a new grain delivery point by farmers facing delivery point closure.

Terms of reference were drawn up and a consultant retained for a major study of the surface transportation system in Newfoundland. Work on maritime matters covered Newfoundland ferry and steamship services, transportation to the Magdalen Islands and policy recommendations for the water subsidy program of the Commission.

Two field investigations were carried out on rail and bus passenger services and studies initiated on rural mobility. An assessment was made of research into slurry pipelines and the future of slurry pipeline development.

The second phase was completed in the establishment of a data base for an assessment of container policy with the next phase set for completion in 1973.

A fully computerized information storage and retrieval system has been developed. It is now being applied to demand analysis and forecasting studies in transportation; although

many other applications are possible. The system - called TRANSDAC - represents a major advance in providing for the control and continuity of information required for research and management purposes within the Commission.

COMMISSION MEMBERS AND STAFF

In addition to Mr. Pickersgill, two other original members of the Commission tendered their resignations during the year. Gerald Morisset, Chairman of the International Transport Policy Committee, and John R. Belcher, Chairman of the Air Transport Committee, retired after long and distinguished careers in the public service, chiefly as officers and members of the former Air Transport Board. The resignation of Mr. Morisset was to take effect in February of 1973.

The Hon. E.J. Benson was appointed President of the Commission following his resignation from the Cabinet as Minister of National Defence.

Mrs. Anne Carver of Ottawa was appointed a Member of the Commission, the first woman ever named to a federal transportation regulatory agency in Canada.

At the end of 1972 continuing Commission staff numbered 546.

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS

TO ELIGIBLE COMPANIES

IN RESPECT OF YEAR 1971

(for claims filed prior to July 1, 1972)

	<u>Amount of Actual Loss Claimed</u>	<u>Payments to December 31, 1972</u>
ection 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 4,614,769	\$ 11,700
ection 258 (Guaranteed Branch Lines)	25,719,030	22,448,400
ection 261 (Passenger-Train Services)	87,085,430	56,636,787
ection 272 (Eastern Rates)	1,543,369	1,543,369
TOTAL	<u>\$118,962,598</u>	<u>\$80,640,256</u>
ection 413 (Equalization Payments)		<u>1,146,285</u>
	TOTAL	<u>\$81,786,541</u>

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS
TO CANADIAN NATIONAL RAILWAYS
IN RESPECT OF YEAR 1971

(for claims filed prior to July 1, 1972)

	<u>Amount of Actual Loss Claimed</u>	<u>Payments to December 31, 197</u>
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 2,744,769	\$ NIL
Section 258 (Guaranteed Branch Lines)	10,538,030	9,134,900
Section 261 (Passenger-Train Services)	61,608,392	38,884,187
Section 272 (Eastern Rates)	762,513	762,513
TOTAL	<u>\$75,653,704</u>	<u>\$48,781,600</u>

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS
TO CANADIAN PACIFIC LIMITED
IN RESPECT OF YEAR 1971

(for claims filed prior to July 1, 1972)

	<u>Amount of Actual Loss Claimed</u>	<u>Payments to December 31, 1972</u>
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 1,870,000	\$ 11,700
Section 258 (Guaranteed Branch Lines)	15,181,000	13,313,500
Section 261 (Passenger-Train Services)	25,209,000	17,752,600
Section 272 (Eastern Rates)	780,856	780,856
TOTAL	<u>\$43,040,856</u>	<u>\$31,858,656</u>

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1971

(for claims filed prior to July 1, 1972)

SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1972</u>
<u>Newfoundland</u>			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	\$ 91,902	\$ NIL (2)
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	148,682	"
<u>Prince Edward Island</u>			
3. Elmira Spur	Harmony Jct.-Elmira	2,465	NIL (2)(3)
<u>Nova Scotia</u>			
4. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	71,361	"
5. Oxford	Tatamagouche-Scotsburn	24,675	"
6. St. Peters	St. Peters Jct.-St. Peters	4,156	"
7. Sunny Brae Spur	Ferrona Jct.-Sunny Brae	112	"
<u>Ontario</u>			
8. Penetang	North Colwell-Penetang	14,669	"
<u>Manitoba</u>			
9. Cabot	Searle-Cabot	5,380	NIL (2)
10. Carman	Roseisle-Notre Dame Jct.	3,174	"
11. Carman	Carman-Roseisle	15,366	"
12. Hartney	Hartney-Virden	29,360	"
13. Inwood	Grosse Isle-Hodgson	115,015	"
14. Neepawa	Muir-Carberry Jct.	10,006	"
15. Pleasant Point	West Tower-Brandon Jct.	23,855	"
16. Rapid City	Hallboro-Rapid City	17,716	NIL (2)(3)
17. Ridgeville	South Jct.-Ridgeville	6,088	NIL (2)
18. Ste. Rose	Ste. Rose-Rorketon	54,821	"
19. Wawanesa	Hartney Jct.- M. and B. Jct.	87,383	"
20. Winnipegosis	Sifton Jct.-Winnipegosis	60,629	"
<u>Saskatchewan</u>			
21. Avonlea	Bengough Jct.-Avonlea	115,479	"
22. Bengough	Bengough Jct.-Willowbunch	331,713	NIL (2)(3)
23. Blewett	Luxton-Blewett	5,038	NIL (2)

<u>Subdivision</u>		<u>Between</u>	Amount of Actual Loss <u>Claimed (1)</u>	Payments to <u>December 31, 1972</u>
<u>Saskatchewan</u>				
24.	Bodo (4)	Unity-Bodo	\$ 220,874	\$ NIL (2)(3)
25.	Bolney	Spruce Lake Jct.-Frenchman Butte	80,631	NIL (2)
26.	Central Butte	Central Butte-Grainland	769	"
27.	Cut Knife	Rosemound-Carruthers	20,915	"
28.	Goodwater	Radville Jct.-Goodwater	122,808	"
29.	Gravelbourg	Tyson-Neidpath	79,300	"
30.	Main Centre	Mawer-Main Centre	91,029	"
31.	Meskanaw	Thatch-Lannaw	302,812	NIL (2)(3)
32.	Porter	Oban Jct.-Battleford	76,913	NIL (2)
33.	Riverhurst	Central Butte-Riverhurst	95,753	"
34.	Tonkin	Fonehill Jct.-Parkerview	206,442	NIL (2)(3)
<u>Alberta</u>				
35.	Demay	Camrose Jct.-Demay Jct.	29,921	NIL (2)
36.	Doddsland	Loverna-Hemaruka	77,603	"
37.	Haight	Haight Jct.-Vegreville Jct.	29,214	"
38.	Kingman	Tofield-Barlee Jct.	56,385	"
39.	Spondin	Scapa-End of Track	14,355	NIL(2)(3)
TOTAL			<u>\$ 2,744,769</u>	<u>\$ NIL</u>

(1) Claims for Actual Loss as filed February 9, 1972.

(2) Payments may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made.

(3) Not eligible for subsidy in 1971.

(4) Minor portion of this line is in Alberta.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1971

(for claims filed prior to July 1, 1972)

SECTION 258 (GUARANTEED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1972</u>
<u>Manitoba</u>			
1. Carman	Carman Jct.-Carman	\$ 228,025	\$ 205,600
2. Carman	Notre Dame Jct.-Belmont	235,032	209,300
3. Cowan	North Jct.-Swan River	240,398	199,600
4. Hartney	Hartney Jct.-Hartney	289,645	256,900
5. Hartney	Belmont-Hartney Jct.	4,266	4,000
6. Miami	Morris-Somerset	318,200	288,100
7. Neepawa	Rosburn Jct.-Neepawa Jct.	115,254	105,100
8. Neepawa	Carberry Jct.-Rosburn Jct.	54,299	51,500
9. Notre Dame	Notre Dame Jct.-Notre Dame de Lourdes	28,730	25,400
10. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	143,028	129,100
11. Rapid City	Rapid City-Beulah	135,463	117,800
12. Ridgeville	Ridgeville-Emerson	13,226	11,100
13. Rosburn	Rosburn Jct.-Russell	442,895	389,000
14. Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	11,823	5,900
15. Wakopa	Greenway-Neelin	43,161	38,800
<u>Saskatchewan</u>			
16. Acadia Valley (2)	Eyre Jct.-Acadia Valley	38,626	31,200
17. Amiens	Amiens Jct.-England	117,477	99,300
18. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	515,467	441,600
19. Carlton	Dalmeny-Carlton	172,234	146,500
20. Central Butte	Warell-Central Butte	594,704	525,700
21. Chelan	Reserve-Crooked River	307,170	272,500
22. Conquest	Dunblane-Beechy	105,046	99,700
23. Conquest	Rosetown Subd. Jct.-Dunblane	207,982	182,600
24. Corning	Peebles-Handsworth	151,758	135,000
25. Cromer	Maryfield-Kipling	290,872	249,000
26. Cudworth	Norco Spur Jct.-Cudworth Jct.	374,931	321,200
27. Cut Knife	Cut Knife Jct.-Rosemound	61,001	55,100
28. Doddsland	Biggar-Loverna	473,221	407,100
29. Elrose	Tichfield Jct.-Elrose Jct.	873,698	726,300
30. Erwood (3)	Whitmore-Hudson Bay	93,536	80,300
31. Glenavon	Kipling-McCallum	728,938	654,800
32. Gravelbourg	Gravelbourg Jct.-Claybank		
	Mossbank-Tyson	405,273	334,500
33. Mantario	Glidden-Alsask	144,607	109,000
34. Meskanaw	Melfort-Thatch	331	200

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1972</u>
<u>Saskatchewan</u>			
35. Preeceville	Lilian-Kelvington	238,544	197,800
36. Rhein	Ross Jct.-Wroxton Jct.	151,616	131,300
37. Robinhood	Speers Jct.-Turtleford Jct.	199,321	177,200
38. St. Brieux	Thatch-Humboldt Jct.	304,333	258,800
39. Tonkin (3)	Russell-Fonehill Jct.	359,314	322,200
40. Turtleford	North Battleford-St. Walburg	324,430	271,400
41. Weyburn	Talmage-Radville	137,158	128,400
42. White Bear	Eston-White Bear	177,150	148,100
<u>Alberta</u>			
43. Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	237,656	204,000
44. Endiang	Endiang Jct.-Warden Jct.	136,464	123,000
45. Endiang	Warden-Nevis	6,258	5,800
46. Stettler	Ferlow Jct.-Dinosaur	305,469	258,100
TOTAL		<u>\$10,538,030</u>	<u>\$9,134,900</u>

(1) Claims for Actual Loss as filed February 9, 1972.

(2) Minor portion of this line is in Alberta.

(3) Minor portion of this line is in Manitoba.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1971

(for claims filed prior to July 1, 1972)
(except as noted hereunder)

SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Claim Period Where Less Than Full Year 1971</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1) \$</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified \$</u>	<u>Payments to December 31, 1972 (80% of Certified) \$</u>
1. Quebec-La Malbaie- Clermont	Aug. 1-Dec. 31	92,383	NIL (2)	NIL (2)
2. Montreal-Gaspe-Moncton	Mar. 29-Dec. 31	3,580,209	2,733,114	2,186,491
3. Montreal-Halifax- Sydney	Mar. 29-Dec. 31	9,420,565	8,131,966	6,505,573
4. Sydney-Truro-Halifax	Mar. 29-Dec. 31	438,171	301,921	241,537
5. Kingston-Toronto	Nov. 1-Dec. 31	143,618 (3)	31,036	24,829
6. Montreal-Quebec- Chicoutimi		2,329,071 (3)	1,971,198	1,576,958
7. Quebec-Cochrane- Noranda		3,416,198 (3)	3,047,143	2,437,714
8. Montreal-Sherbrooke- Coaticook	Aug. 1-Dec. 31	275,570 (3)	175,983	140,786
9. Ottawa-Belleville- Toronto	Aug. 1-Dec. 31	251,344 (3)	139,404	111,523
10. Richmond-Lyster-Quebec	Aug. 1-Dec. 31	99,445	NIL (2)	NIL (2)
11. Toronto-Stratford	Nov. 1-Dec. 31	191,296 (3)	41,793	33,434
12. Toronto-North Bay- Kapuskasing		1,315,113 (3)	1,186,521	949,217
13. Toronto-Niagara Falls	Nov. 1-Dec. 31	340,393 (3)	150,044	120,035
14. Winnipeg-Thompson- Churchill		4,941,707 (3)	4,370,044	3,496,035
15. Edmonton-Calgary- Drumheller		520,619	403,842	323,074
16. Edmonton-North Battleford	Aug. 1-Dec. 31	158,213	NIL (2)	NIL (2)
17. Jasper-Prince Rupert		2,754,049 (3)	2,465,551	1,972,441
18. Montreal-Toronto- Vancouver	Mar. 29-Dec. 31	22,051,532	19,649,363	15,719,490
19. Deux Montagnes- Grenville	Aug. 1-Dec. 31	24,612	NIL (2)	NIL (2)
20. Moncton-Saint John		541,825	350,578	280,462
21. Winnipeg-Thunder Bay North		604,209 (3)	494,878	395,902
22. Saskatoon-The Pas		253,239	NIL (2)	NIL (2)
23. Edmonton-Grand Centre		380,538	" "	" "
24. Toronto-Stouffville		105,157	94,833	75,866
25. Ottawa-Brockville	Aug. 1-Dec. 31	1,035,745 (3)	479,003	383,202
26. Regina-Saskatoon- Prince Albert	Aug. 1-Dec. 31	203,246	NIL (2)	NIL (2)
27. Prince Albert-Hudson Bay	Aug. 1-Dec. 31	23,021	" "	" "

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Claim Period Where Less Than Full Year 1971</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u> \$	<u>Amount of Actual Loss Certified</u> \$	<u>Payments to December 31, 1972 (80% of Certified)</u> \$
28. La Tuque-Parent	Jan. 1-Oct. 30	26,036 (3)	22,285	17,828
29. Parent-Senneterre	Jan. 1-Oct. 30	35,093 (3)	27,046	21,637
30. Hearst-Nakina	Aug. 1-Dec. 31	17,812 (3)	7,538	6,030
31. Hornepayne-Manitouwadge	Aug. 1-Dec. 31	15,885 (3)	9,156	7,325
32. Dauphin-Winnipegosis	Aug. 1-Dec. 31	10,577 (3)	3,503	2,802
33. Wabowden-Gillam- Churchill		59,788 (3)	40,424	32,339
34. Thunder Bay-Sioux Lookout	Aug. 1-Dec. 31	56,599 (3)	25,677	20,542
35. Flin Flon-Cranberry Portage-Osborne Lake	Aug. 1-Dec. 31	20,082 (3)	11,178	8,943
36. The Pas-Lynn Lake	Aug. 1-Dec. 31	69,686 (3)	25,101	20,081
37. McBride-Prince George		34,876 (3)	25,131	20,105
38. Toronto-Sarnia	Nov. 1-Dec. 31	933,460 (3)	340,012	272,010
39. Montreal-Quebec	Nov. 1-Dec. 31	444,350 (3)	252,556	202,045
40. Montreal-Toronto	Nov. 1-Dec. 31	2,876,392 (3)	833,384	666,707
41. Toronto-Windsor	Nov. 1-Dec. 31	719,835 (3)	294,180	235,344
42. Montreal-Ottawa	Nov. 1-Dec. 31	472,233 (3)	223,981	179,185
43. Toronto-Guelph	Nov. 1-Dec. 31	324,600	245,869	196,695
	TOTAL	61,608,392	48,605,236	38,884,187

(1) Claims for Actual Loss as amended February 14, 1972 unless otherwise indicated.

(2) Payment may be recommended only in respect of services determined to be "uneconomic". No determination has been made.

(3) Reflects amended claims filed September 26, 1972.

CANADIAN PACIFIC LIMITED

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1971

(for claims filed prior to July 1, 1972)

SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

	<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1972</u>
<u>Ontario</u>				
1.	Eganville	Payne-Douglas	\$ 14,000	\$ 11,700
<u>Manitoba</u>				
2.	Boissevain	Boissevain-Lauder	53,000	NIL (2)
3.	Carman	Roland-Plum Coulee	18,000	"
4.	Varcoe	MacGregor-Wellwood	10,000	"
5.	Varcoe	Moorepark-Varcoe	6,000	"
<u>Saskatchewan</u>				
6.	Asquith	Urban-Baljennie	166,000	"
7.	Big Gully	Lloydminster-Hillmond	90,000	"
8.	Colony	Rockglen-Killdeer	78,000	"
9.	Hatton	Hatton-Golden Prairie	52,000	"
10.	Kelfield	Brass-Kelfield	144,000	"
11.	Kisbey	Stoughton-Weyburn	96,000	"
12.	Matador	Gunnworth-Matador	236,000	"
13.	McMorran	Milden-McMorran	203,000	"
14.	Medstead	Healy-Panton	96,000	"
15.	Rosetown	Perdue-North Rosetown	137,000	"
16.	Stewart Valley	Baird-Stewart Valley	42,000	"
17.	Whitkow	Pierard-Redfield	51,000	"
<u>Alberta</u>				
18.	Cardston	Cardston-Glenwood	83,000	"
19.	Cassils	Cassils-Scandia	23,000	"
20.	Irricana	Hamlet-Irricana	45,000	"
21.	Rosemary	Rosemary-East Coulee	61,000	"
22.	Suffield	Suffield-Hays	81,000	"
23.	Woolford	Raley-Whisky Gap	85,000	"
TOTAL			<u>\$1,870,000</u>	<u>\$11,700</u>

- (1) Claims for Actual Loss as filed February 8, 1972.
- (2) Payment may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made.

CANADIAN PACIFIC LIMITED

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1971

(for claims filed prior to July 1, 1972)

SECTION 258 (GUARANTEED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1972</u>
<u>Manitoba</u>			
1. Alida (2)	Lauder-Alida	\$ 164,000	\$ 146,800
2. Arborg	M. 5.4-Arborg	156,000	139,600
3. Glenboro	M. 6.0-Souris	758,000	706,200
4. Gretna	Altona-Gretna	18,000	14,500
5. La Riviere	M. 11.5-La Riviere	367,000	310,600
6. Lenore	Forrest-Lenore	107,000	96,800
7. Lyleton	Deloraine-Lyleton	116,000	102,900
8. Miniota	Brandon-Miniota	122,000	97,300
9. Napinka	La Riviere-Napinka	580,000	523,700
10. Russell	Binscarth-Inglis	103,000	90,700
11. Snowflake	Wood Bay-Snowflake	40,000	35,800
12. Winnipeg Beach	Gimli-Riverton	21,000	18,500
<u>Saskatchewan</u>			
13. Altawan (3)	Shaunavon-Manyberries	436,000	395,400
14. Amulet	M. 30.9-Cardross	99,000	91,700
15. Arcola (4)	Schwitzer-Arcola	304,000	267,500
16. Assiniboia	Amulet-Assiniboia	357,000	326,500
17. Bromhead	Gladmar-Minton	39,000	34,600
18. Bromhead	Tribune Spur	53,000	46,900
19. Bulyea	Neudorf-Bulyea	484,000	419,400
20. Colonsay	Euston-Colonsay	328,000	269,500
21. Dunelm	Player-Simmie	117,000	103,700
22. Fife Lake	Assiniboia-Big Beaver	395,000	349,100
23. Kerrobert	Outlook-Kerrobert	572,000	482,500
24. Kisbey	Arcola-Stoughton	33,000	18,100
25. Macklin	Kerrobert-Macklin	302,000	265,900
26. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	484,000	444,000
27. Melfort	Lanigan-Gronlid	593,000	530,300
28. Neudorf	Rocanville-Neudorf	305,000	272,600
29. Notukeu	Notukeu-Val Marie	439,000	375,400
30. Outlook	Moose Jaw-Outlook	770,000	677,500
31. Pennant	Wickett-Verlo	132,000	115,500
32. Reford	Kerrobert-Wilkie	189,000	171,000
33. Shamrock	Archive-Hak	297,000	259,400
34. Shaunavon	Assiniboia-Shaunavon	935,000	826,100
35. Tisdale	Goudie-Nipawin	602,000	502,600

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1972</u>	
<u>Saskatchewan</u>				
36.	Tyvan	Stoughton-Regina	\$ 289,000	\$ 238,000
37.	Vanguard	Swift Current-Meyronne	304,000	267,200
38.	Wishart	Foam Lake-Wishart	146,000	128,000
39.	White Fox	Nipawin-Sharpe	436,000	397,300
40.	Wood Mountain	Ogle-Mankota	283,000	241,700
<u>Alberta</u>				
41.	Bassano	Empress-Bassano	310,000	285,100
42.	Burstall	Schuler Spur	61,000	54,600
43.	Cardston	Raymond-Cardston	192,000	159,400
44.	Coronation (2)	KerRobert-Coronation	401,000	355,400
45.	Crossfield	Collicutt-Cremona	30,000	22,400
46.	Furness (2)	Epping-Paradise Valley	173,000	156,100
47.	Hoadley	Truman-Breton	29,000	27,500
48.	Irricana	Bassano-Hamlet	179,000	147,800
49.	Lomond	Lomond-Eltham	166,000	122,800
50.	Stirling	Manyberries-Stirling	297,000	237,000
51.	Strathmore	Gleichen-Langdon	96,000	83,900
52.	Suffield	Hays-Lomond	84,000	62,400
53.	Vegreville	Vegreville-Willingdon	84,000	75,800
54.	Willingdon	Clover Bar-Lloydminster	804,000	722,500
TOTAL		<u>\$15,181,000</u>	<u>\$ 13,313,500</u>	

(1) Claims for Actual Loss as filed February 8, 1972.

(2) Minor portion of this line is in Saskatchewan.

(3) Minor portion of this line is in Alberta.

(4) Minor portion of this line is in Manitoba.

CANADIAN PACIFIC LIMITED

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1971

(for claims filed prior to July 1, 1972)

SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to December 31, 1972 (80% of Certified)</u>
1. Halifax-Yarmouth	\$ 423,900	\$ 360,302	\$ 288,200
2. Montreal-Saint John	2,237,300	2,013,559	1,610,800
3. Montreal-Quebec	1,674,200	1,506,768	1,205,400
4. Montreal-Mont Laurier	158,300	NIL (2)	NIL (2)
5. Montreal-Ottawa (N.S.)	412,200	349,884	279,900
6. Montreal-Toronto-Vancouver	18,159,300	16,343,398	13,074,700
7. Toronto-Havelock	275,200	239,360	191,500
8. Toronto-Hamilton	234,000	199,501	159,600
9. Toronto-Windsor (3)	239,000	215,075	172,100
10. Sudbury-Sault Ste. Marie	314,700	NIL (2)	NIL (2)
11. Sudbury-White River	378,700	340,844	272,700
12. Medicine Hat-Lethbridge (3)	104,900	94,334	75,500
13. Calgary-Lethbridge (3)	105,700	95,145	76,100
14. Calgary-Edmonton	491,600	432,594	346,100
TOTAL	<u>\$25,209,000</u>	<u>\$22,190,764</u>	<u>\$17,752,600</u>

(1) Claims for actual loss as filed February 8, 1972.

(2) Payment may be recommended only in respect of services determined to be "uneconomic". No determination has been made.

(3) Service discontinued July 3, 1971.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION (NIPISSING CENTRAL RAILWAY)

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1971

(for claims filed prior to July 1, 1972)

SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified (2)</u>	<u>Payments to December 31, 1972 (80% of Certified)(2)</u>
1. Swastika-Noranda	\$268,038	\$ NIL	\$ NIL

(1) Claim for Actual Loss as filed June 23, 1972.

(2) Payment may be recommended only in respect of services determined to be "uneconomic". No determination has been made.

PAYMENTS UNDER SECTION 413 OF RAILWAY ACT
TO COMPANIES OTHER THAN CANADIAN NATIONAL RAILWAYS
AND CANADIAN PACIFIC LIMITED
IN RESPECT OF YEAR 1971

	Payments to <u>December 31, 1972</u>
Algoma Central Railway	\$ 185,390
Burlington Northern Inc.	3,858
Burlington Northern (Manitoba) Ltd.	58,041
Canada & Gulf Terminal Railway Company	37,658
Chesapeake & Ohio Railway Company	45,620
Napierville Junction Railway Company	6,091
Northern Alberta Railways Company	503,483
Ontario Northland Transportation Commission	3,096
(Nipissing Central Railway)	
Penn Central Transportation Company	2,689
Toronto, Hamilton & Buffalo Railway Company	86,810
Canada Steamship Lines Limited.....	213,549
TOTAL	<u>\$1,146,285</u>

Canadian Transport Commission
Railway Transport Committee
Rail Services Analysis Branch
December 31, 1972.

PAIEMENTS VERSÉS EN VERTU DE L'ARTICLE 413 DE LA
LOI SUR LES CHEMINS DE FER AUX COMPAGNIES AUTRES
QUE LE CANADIEN NATIONAL ET LE CANADIEN PACIFIQUE

POUR L'ANNÉE 1971

Paiements
versés au
31 décembre 1972

\$ 185,390	Algoma Central Railway
3,858	Wurlington Northern Inc.....
58,041	Wurlington Northern (Manitoba) Ltd.....
37,658	Canada & Gulf Terminal Railway Company
45,620	Thesapeake & Ohio Railway Company
6,091	Capiterville Junction Railway Company
503,483	Northern Alberta Railways Company
3,096	Ontario Northland Transportation Commission
2,689	(Nipissing Central Railway)
86,810	Queen Central Transportation Company
213,549	Toronto, Hamilton & Buffalo Railway Company
	Canada Steamship Lines Limited

TOTAL

\$1,146,285

LA 'ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION' (NIPISSING CENTRAL RAILWAY)

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1971

(pour les réclamations soumises avant le 1er juillet 1972)

ARTICLE 261 (services de trains de voyageurs)

Services de trains de voyageurs	Pertes réelles	Pertes réelles	Paiements versés
réclamées (1)	certifiées (2)	(80% des pertes réelles certifiées)	au 31 décembre 1972

1. Swastika-Noranda	\$268,038	\$ NEANT	\$ NEANT
---------------------	-----------	----------	----------

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises 23-6-72.
- (2) Des paiements ne sont recommandés que s'il a été jugé que les embranchements sont "non rentables". Aucune détermination n'a été faite dans ce cas.

Commission canadienne des transports
Comité des transports par chemin de fer
Section de l'analyse des services de chemin de fer

Le 31 décembre 1972.

CANADIEN PACIFIQUE

RECLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNEE 1971

(pour les réclamations soumises avant le 1er juillet 1972)

ARTICLE 261 (services de trains de voyageurs)

Services de trains de voyageurs		Pertes réelles réclamées (1)		Pertes réelles certifiées		Paiements versés au 31 décembre 1972	
Halifax-Yarmouth	\$ 423,900	\$ 360,302	\$ 288,200				
Montréal-Saint-Jean	2,237,300	2,013,559	1,610,800				
Montréal-Québec	1,674,200	1,506,768	1,205,400				
Montréal-Mont Laurier	158,300	(2)	(2)				
Montréal-Ottawa(N.S.)	412,200	349,884	279,900				
Montréal-Toronto-Vancouver	18,159,300	16,343,398	13,074,700				
Toronto-Havelock	275,200	239,360	191,500				
Toronto-Hamilton	234,000	199,501	159,600				
Toronto-Windsor (3)	239,000	215,075	172,100				
Sudbury-Sault Ste. Marie	314,700	(2)	(2)				
Sudbury-White River	378,700	340,844	272,700				
Medicine Hat-Lethbridge (3)	104,900	94,334	75,500				
Calgary-Lethbridge (3)	105,700	95,145	76,100				
Calgary-Edmonton	491,600	432,594	346,100				
TOTAL	\$25,209,000	\$22,190,764	\$17,752,600				

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises 8-2-72.

(2) Des paiements ne sont recommandés que s'il a été jugé que les embranchements sont "non rentables". Aucune détermination n'a été faite dans ce cas.

(3) Service supprimé le 3 juillet 1971.

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées (1)	Paiements versés au 31 décembre 19
<u>Saskatchewan</u>			
Tyvan	Stoughton-Regina	\$ 289,000	\$ 238,000
Vanguard	Swift Current-Meyronne	304,000	267,200
Wishart	Foam Lake-Wishart	146,000	128,000
White Fox	Nipawin-Sharp	436,000	397,300
Wood Mountain	Ogle-Mankota	283,000	241,700
<u>Alberta</u>			
Bassano	Empress-Bassano	310,000	285,100
Burstall	Schuler Spur	61,000	54,600
Cardston	Raymond-Cardston	192,000	159,400
Coronation (2)	Kerrobert-Coronation	401,000	355,400
Crossfield	Collicutt-Cremona	30,000	22,400
Furness (2)	Eppling-Paradise Valley	173,000	156,100
Hoadley	Truman-Breton	29,000	27,500
Irricana	Bassano-Hamlet	179,000	147,800
Lomond	Lomond-Eltham	166,000	122,800
Stirling	Manyberries-Stirling	297,000	237,000
Strathmore	Gleichen-Langdon	96,000	83,900
Suffield	Hays-Lomond	84,000	62,400
Vegreville	Vegreville-Willingdon	84,000	75,800
Willingdon	Clover Bar-Lloydminster	804,000	722,500
TOTAL		\$15,181,000	\$13,313,500

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumisees 8-2-72.
- (2) Se prolonge au Saskatchewan sur une faible distance.
- (3) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.
- (4) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.

CANADIEN PACIFIQUE

RECLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNEE 1971

(pour les réclamations soumises avant le 1^{er} juillet 1972)

ARTICLE 258 (embranchements en exploitation obligatoire)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées (1)	Palements versés au 31 décembre 1972
-------------	-------	---------------------------------	---

Manitoba

Alida (2)

Arborg

Glenboro

Gretna

La Rivière

Lenore

Lyleton

Miniota

Napinka

Russell

Snowflake

Winnipeg Beach

Saskatchewan

Altawan (3)

Amulet

Arcola (4)

Assinibola

Bromhead

Bulyea

Colonsay

Dunelm

Fife Lake

Kerr Robert

Kisbey

Macklin

Meadow Lake

Melfort

Neudorf

Notukeu

Outlook

Pennant

Reford

Shamrock

Shamavon

Tisdale

Shamavon-Manyberries
P.M. 30.9-Cardross
Schwitzer-Arcola
Amulet-Assinibola
Gladmar-Minton
Tribune Spur
Neudorf-Bulyea
Euston-Colonsay
Player-Simile
Assinibola-Big Beaver
Outlook-Kerr Robert
Arcola-Stoughton
Kerr Robert-Macklin
Tobey-Meadow Lake
Lamigan-Gronlid
Rocaville-Neudorf
Notukeu-Val Marie
Moose Jaw-Outlook
Wickett-Verlo
Kerr Robert-Wilkie
Archive-Hak
Assinibola-Shamavon
Goudle-Nipawin

436,000
99,000
304,000
357,000
39,000
53,000
484,000
328,000
117,000
395,000
572,000
33,000
302,000
484,000
593,000
305,000
439,000
770,000
132,000
189,000
297,000
935,000
602,000

395,400
91,700
267,500
326,500
34,600
46,900
419,400
269,500
103,700
34,100
482,500
18,100
265,900
444,000
530,300
272,600
375,400
677,500
115,500
171,000
259,400
826,100
502,600

\$ 146,800	156,000	\$ 164,000
139,600	758,000	
706,200	18,000	
14,500	367,000	
310,600	107,000	
96,800	107,000	
102,900	116,000	
97,300	122,000	
523,700	580,000	
90,700	103,000	
35,800	40,000	
18,500	21,000	

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumisees 8-2-72.
- (2) Des paiements ne sont recommandés que s'il a été jugé que les embranchements sont "non rentables". Aucune détermination n'a été faite dans ce cas.

CANADIEN PACIFIQUE

RECLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNEE 1971

(pour les réclamations soumises avant le 1er juillet 1972)

ARTICLE 256 (embranchements en exploitation libre)

Subdivision

Entre

Pertes réelles
réclamées (1)

Paiements versés
au 31 décembre 1972

Ontario

Eganville

Payne-Douglas

\$ 14,000

\$ 11,700

Manitoba

Boissevain

Boissevain-Lauder

53,000

NEANT (2)

Carman

Roland-Plum Coulee

18,000

Varcoe

MacGregor-Wellwood

10,000

"

Moorepark-Varcoe

6,000

Saskatchewan

Asquith

Urban-Balfemnie

166,000

Big Gully

Lloydminster-Hillmond

90,000

Colony

Rockglen-Killdeer

78,000

Hatton

Hatton-Golden Prairie

52,000

Kelfield

Brass-Kelfield

144,000

Kisbey

Stouffton-Weyburn

96,000

Matador

Gunnworth-Matador

236,000

McMorrain

Milden-McMorrain

203,000

Medstead

Healy-Panton

96,000

Rosetown

Perdue-North Rosetown

137,000

Stewart Valley

Baird-Stewart Valley

42,000

Whitkow

Pierard-Redfield

51,000

Alberta

Cardston

Cardston-Glenwood

83,000

Cassils

Cassils-Scandia

23,000

Irricana

Hamlet-Irricana

45,000

Rosemary

Rosemary-East Coulee

61,000

Suffield

Suffield-Hays

81,000

Woolford

Raley-Whisky Gap

85,000

\$1,870,000

\$11,700

Paiements versés au 31 décembre 1972 (80% des pertes réelles certifiées)

Service de trains de voyageurs	Période de réclamation pour une partie de l'année 1972	Pertes (1) réelles réclamées	Pertes réelles certifiées	Paiements versés au 31 décembre 1972 (80% des pertes réelles certifiées)
La Tuque-Parent	1-1 au 30-10	26,036 (3)	22,285	17,828
Parent-Senneterre	1-1 au 30-10	35,093 (3)	27,046	21,637
Hearst-Nakina	1-8 au 31-12	17,812 (3)	7,538	6,030
Hornepayne-Manitouowadage	1-8 au 31-12	15,885 (3)	9,156	7,325
Dauphin-Winnipegosis	1-8 au 31-12	10,577 (3)	3,503	2,802
Wabowden-Gillam				
Churchill		59,788 (3)	40,424	32,339
Thunder Bay-Stoux				
Lookout	1-8 au 31-12	56,599 (3)	25,677	20,542
Flin Flon-Granberry				
Portage-Osborne Lake	1-8 au 31-12	20,082 (3)	11,178	8,943
The Pas-Lynn Lake	1-8 au 31-12	69,686 (3)	25,101	20,081
McBride-Prince George				
Toronto-Sarnia	1-11 au 31-12	933,460 (3)	340,012	272,010
Montreal-Québec	1-11 au 31-12	444,350 (3)	252,556	202,045
Montreal-Toronto	1-11 au 31-12	2,876,392 (3)	833,384	666,707
Toronto-Windsor	1-11 au 31-12	719,835 (3)	294,180	235,344
Montreal-Ottawa	1-11 au 31-12	472,233 (3)	223,981	179,185
Toronto-Guelph	1-11 au 31-12	324,600	245,869	196,695
TOTAL		61,608,392	48,605,236	38,884,187

- (1) Réclamations modifiées au 14 février 1972, sauf indication contraire.
- (2) Des paiements ne sont recommandés que s'il a été jugé que les embranchements sont "non rentables". Aucune détermination n'a été faite dans ce cas.
- (3) Tient lieu des modifications apportées aux réclamations soumises le 26 septembre 1972.

CANADIEN NATIONAL

RECLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNEE 1971

(pour les réclamations soumises avant le 1^{er} juillet 1972)
(sauf indication contraire)

ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Services de trains de voyageurs	Période de réclamation pour une partie de l'année 1971	Pertes (1) réelles réclamées	Pertes réelles certifiées	Palements versés au 31 décembre 1972 (80% des pertes certifiées)
---------------------------------------	---	------------------------------------	---------------------------------	--

Québec-La Malbaie-

Clermont

Montréal-Gaspé-Moncton

Montréal-Halifax-

Sydney

Sydney-Turro-Halifax

Kingston-Toronto

Montréal-Québec-

Chicoutimi

Québec-Cochrane-

Noranda

Montréal-Sherbrooke-

Coaticook

Ottawa-Bellefleur-

Toronto

Richmond-Lyster-Québec

1-8 au 31-12

1-8 au 31-12

1-11 au 31-12

Toronto-North Bay-

Kapuskasing

Toronto-Niagara Falls

1-11 au 31-12

Winnipeg-Thompson-

Churchill

Edmonton-Calgary-

Drumheller

Edmonton-North

Battleford

1-8 au 31-12

Jasper-Prince Rupert

Montréal-Toronto-

Vancouver

Deux Montagnes-

Grenville

1-8 au 31-12

Moncton-Saint John

Winnipeg-Thunder Bay North

Saskatoon-The Pas

Edmonton-Grand Centre

Toronto-Stouffville

Ottawa-Brockville

1-8 au 31-12

Regina-Saskatoon-

Prince Albert

1-8 au 31-12

Prince Hudson Bay1-

23,021

92,383

3,580,209

29-3 au 31-12

29-3 au 31-12

29-3 au 31-12

1-11 au 31-12

143,618 (3)

301,921

24,829

1,971,198

3,047,143

3,416,198 (3)

275,570 (3)

175,983

140,786

111,523

NEANT (2)

33,434

949,217

120,035

4,370,044

4,941,707 (3)

520,619

158,213

2,754,049 (3)

22,051,532

19,649,363

15,719,490

NEANT (2)

280,462

395,902

NEANT (2)

75,866

383,202

NEANT (2)

NEANT (2)

NEANT (2)

NEANT (2)

Subdivision		Entre	Pertes réelles réclamées (1)	Patements versés au 31 décembre	
Preceville		Lillian-Kelvington	238,544	197,800	197,800
Rhein		Ross Jct.-Wroxton Jct.	151,616	131,300	131,300
Robinhood		Speers Jct.-Turtleford Jct.	199,321	177,200	177,200
St. Brieux		Thatch-Humboldt Jct.	304,333	258,800	258,800
Tonkin (3)		Russell-Fonehill Jct.	359,314	322,200	322,200
Turtleford		North Battleford-St. Walburg	324,430	271,400	271,400
Weyburn		Talmage-Radville	137,158	128,400	128,400
White Bear		Eston-White Bear	177,150	148,100	148,100
Alberta					
Athabasca		Morin Jct.-Athabasca	237,656	204,000	204,000
Endiang		Endiang Jct.-Warden Jct.	136,464	123,000	123,000
Endiang		Warden-Nevis	6,258	5,800	5,800
Stettler		Ferlow Jct.-Dinosaur	305,469	258,100	258,100
TOTAL			\$10,538,030	\$9,134,900	

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises 9-2-72.
- (2) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.
- (3) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.

CANADIEN NATIONAL

RECLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNEE 1971

(pour les réclamations soumises avant le 1er juillet 1972)

ARTICLE 258 (embranchements en exploitation obligatoire)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées (1)	Palements versés au 31 décembre 1972
Manitoba			
Carman	Carman Jct.-Carman	\$ 228,025	\$ 205,600
Cowman	Notre Dame Jct.-Belmont	235,032	209,300
Harthney	North Jct.-Swan River	240,398	199,600
Harthney	Harthney Jct.-Harthney	289,645	256,900
Harthney	Belmont-Harthney Jct.	4,266	4,000
Miami	Morris-Somerse	318,200	288,100
Neepawa	Rosburn Jct.-Neepawa Jct.	115,254	105,100
Neepawa	Carberry Jct.-Rosburn Jct.	54,299	51,500
Notre Dame	Notre Dame Jct.-Notre Dame de Lourdes	28,730	25,400
Oakland	Delta Jct.-Amaranth	143,028	129,100
Rapid City	Rapid City-Beniah	135,463	117,800
Ridgville	Ridgville-Emerson	13,226	11,100
Rosburn	Rosburn Jct.-Russell	442,895	389,000
Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	11,823	5,900
Wakopa	Greenway-Neelin	43,161	38,800
Acadia Valley	Eyre Jct.-Acadia Valley	38,626	31,200
Amiens (2)	Amiens Jct.-England	117,477	99,300
Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	515,467	441,600
Carlton	Dalmeny-Carlton	172,234	146,500
Central Butte	Warell-Central Butte	594,704	525,700
Chelan	Reserve-Crooked River	307,170	272,500
Conquest	Dunblane-Beechy	105,046	99,700
Conquest	Rosetown Subd. Jct.-Dunblane	207,982	182,600
Cornling	Peebles-Handsworth	151,758	135,000
Cromer	Maryfield-Kipling	290,872	249,000
Cudworth	Norco Spur Jct.-Cudworth Jct.	374,931	321,200
Cut Knife	Cut Knife Jct.-Rosemound	61,001	55,100
Dodsland	Biggar-Loverna	473,221	407,100
Elrose	Titchfield Jct.-Elrose Jct.	873,698	726,300
Erwood (3)	Whitmore-Hudson Bay	93,536	80,300
Glenavon	Kipling-McCallum	728,938	654,800
Gravelbourg	Gravelbourg Jct.-Claybank	405,273	334,500
Mantario	Mossbank-Tyson	144,607	109,000
Meskamaw	Melfort-Thatch	331	200

Paiements versés
au 31 décembre

Pertes réelles
réclamées (1)

Entre

Subdivision

Saskatchewan

Bodo (4)

Unity-Bodo	\$ 220,874	NEANT (2)
Spruce Lake jct.-Frenchman Butte	80,631	NEANT (2)
Central Butte-Grainland	769	"
Rosemount-Carruthers	20,915	"
Radville jct.-Goodwater	122,808	"
Tyson-Neidpath	79,300	"
Mawer-Main Centre	91,29	"
Thatch-Lanaw	302,812	NEANT (2)
Oban jct.-Battleford	76,913	NEANT (2)
Central Butte-Riverhurst	95,753	"
Fonell jct.-Parkerview	206,442	NEANT (2)

Alberta

Demay	29,921	NEANT (2)
Camrose jct.-Demay jct.	77,603	"
Loverna-Hemmaruka	29,214	"
Haigh jct.-Vegreville jct.	56,385	"
Totfield-Barlee jct.	14,355	NEANT (2)
Scapa-terminus		

TOTAL

\$ 2,714,769

\$ NEANT

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises 9-2-72.
- (2) Des paiements ne sont recommandés que s'il a été jugé que les embranchements sont "non rentables". Aucune détermination n'a été faite dans ce cas.
- (3) N'était pas admissible aux subventions en 1971.
- (4) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.

CANADIEN NATIONAL

RECLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNEE 1971

(pour les réclamations soumises avant le 1er juillet 1972)

ARTICLE 256 (embranchements en exploitation libre)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées (1)	Palements versés au 31 décembre 1972
-------------	-------	---------------------------------	---

Terre-Neuve

Argentia

Placentia Jct.-Argentia

91,9C2

\$ NEANT (2)

Bonavista

Île-du-Prince-Édouard

Elmira Spur

Harmony Jct.-Elmira

2,465

NEANT (2) (3)

Nouvelle-Écosse

Caledonia

Caledonia Jct.-Caledonia

71,361

"

Oxford

Tatamagouche-Scotburn

24,675

"

St. Peters

St. Peters Jct.-St. Peters

4,156

"

Sunny Brae

Ferrona Jct.-Sunny Brae

112

"

Ontario

Penetang

North Colwell-Penetang

14,669

"

Manitoba

Cabot

Searle-Cabot

5,380

NEANT (2)

Carman

Roseisle-Notre Dame Jct.

3,174

"

Carman

Carman-Roseisle

15,366

"

Hartney

Hartney-Virden

29,360

"

Inwood

Grosse Isle-Hodgson

115,115

"

Neepawa

Muir-Carberry Jct.

10,006

"

Pleasant Point

West Tower-Brandon Jct.

23,855

"

Rapid City

Hallboro-Rapid City

17,716

NEANT (2) (3)

Ridgville

South Jct.-Ridgville

6,088

NEANT (2)

Wawanesa

Ste. Rose-Rorketon

54,821

"

Winnipegosis

Hartney Jct.-M. and B. Jct.

87,383

"

Saskatchewan

Avonlea

Bengough Jct.-Avonlea

115,479

"

Bengough

Bengough Jct.-Willowbunch

331,713

NEANT (2) (3)

Blewett

Luxton-Blewett

5,038

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS

AU CANADIEN NATIONAL

POUR L'ANNÉE 1971

(pour les réclamations soumises avant le 1er juillet 1972)

Pertes	réelles	réclamées
Palements	versés au	31 décembre 1971

Article 256 (Embranchements en exploitation libre)	\$ 2,744,769	\$ NEANT
---	--------------	----------

" 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)	10,538,030	9,134,900
---	------------	-----------

" 261 (Services de trains de voyageurs)	61,608,392	38,884,187
---	------------	------------

" 272 (Tarifs de l'Est)	762,513	762,513
-------------------------	---------	---------

75,653,704	48,781,600
------------	------------

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS

AU CANADIEN PACIFIQUE

POUR L'ANNÉE 1971

(pour les réclamations soumises avant le 1er juillet 1972)

Pertes	réelles	réclamées
Palements	versés au	31 décembre 1971

Article 256 (Embranchements en exploitation libre)	1,870,000	11,700
---	-----------	--------

" 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)	15,181,000	13,313,500
---	------------	------------

" 261 (Services de trains de voyageurs)	25,209,000	17,752,600
---	------------	------------

" 272 (Tarifs de l'Est)	780,856	780,856
-------------------------	---------	---------

TOTAL

43,040,856

31,858,656

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS

AUX COMPAGNIES ADMISSIBLES

POUR L'ANNÉE 1971

(pour les réclamations soumises avant le 1er juillet 1972)

Pertes réelles réclamées		Paiements versés au 31 décembre 1972
Article 256 (Embranchements en exploitation libre) \$ 4,614.769	\$	11,700
Article 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)		22,448,400
Article 261 (Services de trains de voyageurs)		56,636,787
Article 272 (Tarifs de l'Est)		1,543,369
TOTAL	\$118,962,598	\$80,640,256
Article 413 (Palements de péréquation)		1,146,285
TOTAL		\$81,786,541

Un système de données enregistrées sur bandes pour ordinateurs a été développé. Il sert présentement à l'analyse, et à faire des prévisions sur les transports, bien qu'il puisse être utilisé à d'autres fins. Le système appelé TRANSDAC représente un immense progrès en ce qui concerne le contrôle et la continuité des renseignements reçus par la recherche et l'administration de la Commission.

COMMISSAIRES ET AUTRE PERSONNEL

Outre monsieur Pickersgill, deux autres membres de la Commission ont démissionné durant l'année. M. Gerald Morisset, président du Comité sur la Politique en matière de transport international et M. John R. Belcher, président du Comité des transports aériens ont pris leur retraite après de longues et remarquables carrières au sein de la fonction publique, plus particulièrement comme membres de l'ancienne Commission des transports aériens. La démission de M. Morisset entrera en vigueur au mois de février 1973.

L'honorable E.J. Benson a été nommé Président de la Commission après avoir démissionné comme Ministre de la Défense nationale et quitté le Cabinet.

Mme Anne Carver d'Ottawa a été nommée membre de la

Commission. Elle est la première femme à être désignée à un

poste important d'une agence fédérale de réglementation des transports

A la fin de l'année 1972, la Commission comptait 546

employés permanents.

faite sur les taux de transport des graines de colza, de la pâte à papier et du papier-journal, lesquels faisaient l'objet de causes en appel. Il a aussi fait une étude approfondie des services de trains de voyageurs pour lesquels des décisions avaient été rendues en regard de demandes de suppression. Plusieurs projets ont été entrepris pour évaluer les problèmes qui découlaient des demandes d'abandon d'embranchements dans les provinces des Prairies, y compris les facteurs qui influencent le choix de nouveaux endroits que pourraient avoir à faire les fermiers si des embranchements sont supprimés.

Les délimitations d'une étude qui sera entreprise sur le système de transport de surface à Terre-Neuve ont été établies et les services de conseillers ont été retenus. Les travaux sur les questions maritimes ont touché les traversiers et les services de navigation de Terre-Neuve, le transport aux Iles-de-la-Madeleine et les recommandations en matière de politique sur le programme de subventions de la Commission pour le transport par eau.

Deux enquêtes ont été faites sur les lieux en rapport avec des services-voyageurs par chemin de fer et par autobus, et des études ont été commencées sur la mobilité rurale. Une évaluation a été faite des recherches sur les pipe-lines pour le transport solide-liquide et sur leur développement possible.

La section de recherche a terminé la seconde phase de la préparation de données qui serviront à évaluer la politique sur les "containers", cette étude devant se terminer en 1973.

productivité de l'industrie ferroviaire au Canada, d'autres faisaient des projections sur le transport aérien au pays et sur les routes canado-américaines. Les cargaisons qui sont détournées vers des ports canadiens ou étrangers ont fait

l'objet d'études; une analyse a été faite des frais et revenus de l'ensemble des installations de l'aviation civile et des frais et revenus des services routiers entre 1955 et 1968; et le trafic-passagers dans le couloir qui relie la ville de Québec, Montréal, Ottawa et Toronto a été étudié.

La praticabilité de paiements de subventions pour le transport par eau et par air du trafic qui provient des provinces de l'Atlantique ou les traverse a été étudiée en rapport aux subventions qui sont versées pour l'expédition de marchandises par camion ou par chemin de fer, en vertu de la Loi. Ce projet se poursuit.

Des études préliminaires ont été faites sur un nombre de routes aériennes internationales pour aider les négociateurs d'ententes bilatérales, et les taux de service aérien dans le nord de l'Atlantique ont été examinés. D'autres genres d'études ont été complétées sur le transit des marchandises transportées par air et sur l'utilisation d'avions supersoniques et de fortes dimensions. On a aussi fait des recherches sur la possibilité qu'une formule mathématique soit utilisée pour l'analyse des réseaux aériens.

Dans le domaine des chemins de fer, le personnel de recherche a prêté son concours à l'enquête économique qui s'est

REVISION

Vingt-deux demandes en révision qui étaient encore à l'étude à la fin de l'année 1971 ont été examinées en 1972 de même que 12 autres demandes qui ont été déposées durant l'année. Le Comité a donné suite à 26 de ces 34 demandes, deux requêtes ayant été retirées. Dans huit cas, le Comité a jugé que les motifs étaient insuffisants.

Dans 26 des cas révisés, le Comité a décrété des modifications aux décisions ou ordonnances initiales tandis que dans 15 autres, les premières décisions ont été maintenues. Dix décisions ont été référées par le Ministre des Transports en 1972 et dans trois cas le Comité a ordonné un réexamen.

A la fin de l'année, dix demandes en révision étaient à l'étude.

RECHERCHE

Les études entreprises en 1972 par les directions de l'économique, de recherche et d'analyse de la Commission ont centré en grande partie sur les sujets qui occupent les Comités de réglementation. Ces sujets sont très variés allant des services aériens dans le Détroit de Belle Isle au transport de la potasse dans les provinces des Prairies, en passant par le trafic sur la rivière Mackenzie.

Une autre série de rapports a été rendue publique. Certains rapports portaient sur l'analyse des tendances de

a été publié dans la Gazette du Canada et dans les journaux, conformément aux directives de la Commission. Il n'y a pas eu d'opposition. Deux autres compagnies ont déposé des requêtes semblables mais les ont ensuite retirées.

Le Comité des transports par véhicule à moteur a reçu 55 avis d'acquisition proposée, tel qu'exigé par l'article 27 de la Loi nationale sur les transports, dont trois ont été

retirés par la suite. Les 52 avis qui restaient ont été publiés dans la Gazette du Canada, après quoi des intéressés ont fait part à la Commission de leur opposition par rapport à deux cas. Un opposant n'a cependant pas poursuivi l'affaire lorsque les requérants ont décidé de laisser tomber leur option. Le Comité étudie l'autre cas. Nulle acquisition proposée n'a été rejetée par le Comité.

PIPE-LINES POUR DENRÉES

La Partie II de la Loi nationale sur les transports qui confère à la Commission l'autorité de réglementer le transport de denrées par pipe-line est entrée en vigueur le 1^{er} février 1972 après une proclamation du Cabinet.

Jusqu'à maintenant, le Comité n'a reçu aucune demande du genre. La Commission a toutefois préparé des règlements qui s'appliqueront à ce mode de transport et elle se tient au courant des recherches qui se font dans ce domaine, tant au Canada que dans les autres pays.

Les subventions aux camionneurs versées en vertu de la loi sur les Subventions au transport de marchandises dans la région de l'Atlantique se divisent en deux catégories:

Les camionneurs qui transportent des marchandises hors de la région de l'Atlantique vers les marchés du

centre et de l'ouest du Canada ont déposé 129 demandes de certificats qui leur permettraient de réclamer des

subventions. Le Comité a approuvé 126 de ces requêtes, en a rejeté six, et huit demandes étaient encore à

l'étude à la fin de l'année. Un total de 255 transporteurs de cette catégorie avait alors déposé 1,083 demandes de subventions représentant \$2,257,855, et 1,204 d'entre

elles ont été payées, soit \$1,835,994.

Les transporteurs routiers qui transportent des

marchandises à l'intérieur de la région de l'Atlantique ont déposé 1,100 demandes aux fins d'obtenir des certificats leur donnant droit à des subventions; 1,107 ont

été accordées, 25 ont été rejetées et 33 décisions n'ont pas encore été rendues. La Commission a reçu 5,434

réclamations déposées par 1,109 transporteurs, ce qui représente un montant de \$9,244,273, et 5,431 réclamations ont été payées, soit \$8,370,798.

* * * * *

Deux requêtes en autorisation d'exploitation de service

de camionnage le dimanche ont été approuvées. Avis de ces requêtes

Comité à temps. Par la suite, le Comité a appris que deux des autres cas, les droits avaient été payés en entier par les transporteurs les rendant ainsi disponibles pour le cabotage.

Le Comité consultatif sur la disponibilité de navires sous pavillon canadien a considéré six requêtes d'importation temporaire de navires arborant des pavillons étrangers pour des travaux d'exploration d'huile et de gaz sur les côtes canadiennes. Le Comité a recommandé que trois de ces demandes soient approuvées et que deux autres soient rejetées. Une requête a été retirée.

Le Comité des transports par eau a accordé 11 permis en vertu de la Loi nationale sur les transports durant l'année. Les transporteurs ont déposé 181 tarifs-marchandises conformément à la même Loi.

VEHICULES À MOTEUR

Les subventions versées aux camionneurs en vertu de la Loi sur les Subventions au transport des marchandises dans la région de l'Atlantique ont atteint la somme de \$10,206,792, soit le double du montant de 1971 qui était de \$5,144,717.

Le programme de subventions aux camionneurs commencé en 1969 est semblable aux dispositions de la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes laquelle détermine les subventions applicables au transport de marchandises par chemin de fer.

L'année 1972 a marqué la fin des pourparlers sur le transfert du service de traversiers de la Baie Georgienne, en Ontario. Ces traversiers font la navette entre Tobermory et South Baymouth. Le changement doit s'effectuer le 1^{er} avril 1974.

STATISTIQUES SUR LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

Le Comité des transports par eau a administré les contrats de subvention de 29 services, dont cinq sur la côte ouest, deux sur les Grands Lacs, et 22 sur le Saint-Laurent et la côte est.

Les subventions destinées aux services de la côte ouest ont été discontinuées le 1^{er} juillet et de nouvelles ententes de subvention pour deux services de la côte ouest ont été conclues. Douze services dont les dépenses d'exploitation avaient augmenté sensiblement ont obtenu des subventions plus élevées.

Le 15 juillet, les subventions attribuables à l'exploitation d'un service de la côte est ont été discontinuées de gré à gré. Une nouvelle demande de subvention a été déposée et est présentement à l'étude. Les transporteurs du secteur privé ont reçu en 1972 un total de \$6,595,564.

Le Comité a été saisi de 38 demandes d'exemption de l'application des lois sur la navigation côtière. La disponibilité de navires battant pavillon canadien a été confirmée dans 12 de ces cas, aucun navire canadien n'était disponible dans 24 cas et le Comité a refusé de faire une recommandation dans deux autres cas parce que les requérants n'avaient pas avisé le

La Commission doit alors faire une enquête et tenir les audiences publiques qu'elle estime nécessaires, et faire une recommandation à l'Administration en cause.

L'Administration de pilotage des Laurentides a donné avis à la Commission, le 11 novembre, des droits qu'elle se propose d'imposer pour le pilotage sur le fleuve Saint-Laurent, à l'est de St-Lambert (Québec). Par la suite la Shipping Federation of Canada et la Dominion Marine Association ont fait part de leur opposition.

Le 1^{er} décembre, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a déposé les nouveaux droits de pilotage qu'elle se propose de charger. S'y sont objectés: les gouvernements du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de Terre-Neuve, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, la Halifax-Dartmouth Port Commission, la St. John's Port Association et d'autres intéressés de l'industrie maritime. Les enquêtes requises devaient s'ouvrir dès le début de l'année 1973.

* * * * *

Les cinq services de navigation inter-provinciaux du Québec qui recevaient des subventions fédérales sont subventionnés par la province de Québec depuis le 1^{er} avril, en vertu de l'entente qui a été conclue l'année dernière. Les quatre services de traversiers et un service de paquebot se sont vu octroyer des subventions fédérales de \$255,000, en 1972, soit la dernière année.

Il a été alors convenu que d'autres assemblées seraient tenues en 1973, et qu'un congrès diplomatique serait convoqué pour

l'adoption du nouveau code. Les démarches faites par les pays en voie de développement pour que les pratiques administratives des conférences maritimes deviennent plus uniformes intéressent particulièrement la Commission qui est chargée de l'application de la loi dérogatoire sur les conférences maritimes.

La Commission a rencontré les représentants de la

Federal Maritime Commission des Etats-Unis pour discuter du

transit dans les ports et les systèmes de transport, dans l'un

ou l'autre pays, du trafic océanique en provenance ou à destina-

tion de l'intérieur du continent. Il a été convenu que les deux

pays devraient rester en communication de façon qu'une procédure

soit établie pour éviter que des conflits ou des mécontentes sur-

viennent aux diverses étapes de l'application des règlements, de

chaque côté de la frontière.

TRANSPORT PAR EAU (NATIONAL)

La proclamation de la Loi sur le pilotage en février

1972 a confié à la Commission la juridiction de certains aspects

des tarifs des droits de pilotage. La Loi prévoit qu'aucun tarif

ne peut être changé par une Administration avant l'expiration d'un

délai de trente jours à partir de la date de la publication du

nouveau tarif dans la Gazette du Canada. Toute personne intéressée

qui s'oppose au changement peut fournir à la Commission un avis

d'opposition dans les trente jours qui suivent la publication.

et du rôle que pourrait jouer un agent qui s'occuperait de l'ensemble de l'expédition. Une entente internationale n'a pas été conclue dans ce sens, mais la question a été soumise à la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement pour qu'elle soit étudiée plus à fond, compte tenu des considérations inter-gouvernementales.

La Commission a également été mêlée aux révisions proposées sur les "Conventions de la Haye" qui limitent les responsabilités des armateurs. Des groupes d'étude nommés par la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement et par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, et des représentants de la Commission analysent présentement les propositions qui ont été faites dans ce sens.

Les complexités du problème de responsabilité des armateurs et le fait que ceux-ci sont ordinairement exonérés aisément laissent entrevoir les difficultés qu'il faudra surmonter pour en arriver à une révision acceptable. Bien que le Canada ne soit pas un signataire des Conventions de la Haye, les règlements en cause sont incorporés dans sa législation et tout changement apporté à l'échelle internationale devra nécessairement être reflété dans la Loi canadienne.

A la troisième assemblée de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, au début de l'année 1972, la Commission a pris part à des pourparlers en vue de développer un code de conduite pour les conférences maritimes.

En 1972, les études sur la navigation internationale

ont centré sur le réexamen d'ententes existantes et sur la préparation de nouvelles ententes. L'essor qu'a connu la navigation, de pair avec l'établissement d'installations portuaires qu'il a fallu fournir pour servir la nouvelle

génération de navires, a suscité un nouvel intérêt dans les bases économiques et commerciales sur lesquelles reposent

les services de navigation. On a remarqué que cet intérêt

était reflété dans l'attitude des pays en voie de développe-

ment, particulièrement ceux dont la marine marchande commence

maintenant à faire concurrence à celle des expéditeurs dont la

réputation est établie depuis longtemps. En outre, il semble

que les services de navigation internationale du bloc soviétique

prennent graduellement plus d'importance, ce qui donne une nou-

velle dimension aux considérations qu'ont à prendre certains pays,

le Canada par exemple, qui sont par tradition des "usagers" de

ces services.

* * * * *

La Commission a participé à la Conférence sur le trafic

"containers" international au cours de laquelle a été discutée,

entre autres, la considération qui doit être donnée aux politiques

sur les expéditions faites par plusieurs modes de transport. Il

a surtout été question de la possibilité qu'un seul reçu de mar-

chandises expédiées soit utilisé pour tous les modes de transport,

Parmi les autres ententes bilatérales sur les services aériens l'on compte une autorisation accordant à Air Jamaica (1968) Limited le droit de prolonger son service jusqu'à Toronto en passant par Philadelphie, l'approbation donnée à EL AL Israel Airlines de faire escale à Paris et à Zurich lorsqu'elle effectue des vols entre Israël et Montréal, et le permis accordé à Nordair pour l'exploitation d'un service entre Frobisher (Territoires du Nord-Ouest) et Sondre Stromfjord, le principal aéroport de l'ouest du Groenland.

* * * *

La Commission a pris part à des réunions avec l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) pour discuter d'ententes qui serviraient à enrayer la piraterie de l'air. Les pourparlers ont progressé mais aucune entente n'avait été conclue à cet effet, en fin d'année.

* * * *

Un total de 75,316 tarifs a été déposé par 687 transporteurs et représentants aériens internationaux, dont 1,356 ont été rejetés. Trente-cinq transporteurs ont déposé 6,214 horaires de service.

Le Comité a accordé 336 permis spéciaux durant l'année. Il a réexaminé 2,396 demandes de permis pour vols d'affrètement international et 327 demandes de voyages tout compris. Sept demandes de permis international ont également été réexaminées.

commencé son service Milan-Toronto et Rome-Toronto, mais en fin d'année, nul transporteur canadien n'avait encore été désigné pour les vols en direction de Milan.

Les pourparlers qui avaient débuté il y a trois ans avec les représentants des Etats-Unis se sont continués, tant pour les services réguliers que pour les vols d'affrètement.

La dernière entente canado-américaine avait été révisée en 1966.

Lors des pourparlers avec l'Allemagne de l'Ouest, il a surtout été question des droits d'atterrissage que pourrait avoir Lufthansa à Toronto, et des privilèges additionnels

d'intérêt économique que pourrait obtenir le Canada. L'entente officielle entre le Canada et l'Allemagne de l'Ouest a pris fin en août, tel qu'indiquait l'avis qu'avait servi l'Allemagne de l'Ouest un an plus tôt. Toutefois des services entre les deux pays ont pu être exploités durant la période de négociations.

CP Air exploite depuis 1957 des vols à destination de l'Espagne, sans entente officielle. Les pourparlers que la Commission a eus avec les autorités espagnoles visaient à la formalisation des exploitations de CP Air et du transporteur espagnol Iberia.

Japan Air Lines a commencé un service Tokyo-Vancouver au mois d'avril, rivalisant avec le service que CP Air exploite depuis 1949.

Les négociateurs de la République populaire de Chine ont discuté avec les représentants canadiens de l'établissement de services aériens réciproques.

Les vols d'affrètement international, en particulier ceux de la catégorie de voyages tout compris, sont de plus en plus en demande. Plus de 11,000 vols aller retour ont été approuvés en 1972. (voir pages 23 et 24)

Pour tenter d'entraver les infractions aux règlements sur les vols d'affrètement effectués en vertu de la clause d'affinité, la Commission a fait de nombreuses inspections dans les principaux aéroports. Elle a rendu des ordonnances selon lesquelles deux transporteurs étrangers ont été rayés de la liste d'admissibilité des transporteurs aériens qui peuvent obtenir un permis d'exploitation de vols d'affrètement à destination et en provenance du Canada. De même, il a été interdit à un transporteur canadien d'exploiter des vols d'affrètement transatlantique pendant six jours. Une décision est attendue dans deux autres cas d'infraction aux règlements.

* * * * *

Des négociations ont été entamées et d'autres se sont continuées sur de nouvelles ententes bilatérales de transport aérien international, notamment avec les Etats-Unis, le Japon, la République populaire de Chine, l'Italie, l'Espagne et l'Allemagne de l'Ouest.

Une nouvelle entente avec l'Italie a permis à Alitalia d'avoir accès à l'aéroport de Toronto. En échange, le Canada a obtenu, pour un transporteur canadien, des concessions comprenant des droits d'atterrissage à Milan. En novembre, Alitalia a

Les vols d'ABC sont offerts à quiconque réserve son siège au moins 90 jours à l'avance et verse un acompte égal à 25 pour cent du prix total du billet. L'acompte n'est remboursable que si le vol d'ABC n'est pas effectué. Le plein prix par place doit être payé au moins 30 jours avant le départ du vol d'origine.

Les vols d'ABC débiteront le 1^{er} avril 1973. Toutefois, une période transitoire a été prévue pour permettre aux transporteurs aériens, aux affrèteurs et aux voyageurs de profiter du nouveau système. C'est ainsi que durant les premiers trois mois, la période de délai sera de 15 jours pour les vols qui seront effectués en avril, de 30 jours pour ceux du mois de mai et de 60 jours pour les vols de juin. Le délai de 90 jours sera applicable aux vols qui s'effectueront à compter du 1^{er} juillet.

Tous les vols d'ABC sont des vols d'affrètement international aller retour. Les vols pour l'aller seulement sont interdits. Les transporteurs aériens sont tenus de déposer auprès de la Commission un tarif ABC, et les transporteurs étrangers ne doivent pas prévoir des taux inférieurs aux taux les plus bas des tarifs ABC que des transporteurs canadiens ont déposés auprès de la Commission, et qui sont en vigueur. Ces renseignements et d'autres détails sur les vols d'ABC ont été annoncés par la Commission avant que soient publiés les règlements qui leur sont applicables.

échangeables ailleurs contre un billet de retour. De nombreux voyageurs qui ne se doutaient de rien ont été laissés en panne outre-mer lorsque certains de ces courtiers ont décampé et que leurs bons se sont avérés sans valeur. Le Canada n'était pas d'ailleurs le seul pays à avoir ce problème. Les autorités des Etats-Unis et de l'Europe étaient dans la même situation. En 1972, des réunions spéciales ont été tenues à Washington, à Paris et à Ottawa, groupant des représentants des gouvernements et des autorités en aéronautique du Canada, des Etats-Unis et de l'Europe.

Après la dernière réunion d'octobre, à Ottawa, les délégués de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC) ont recommandé, lors de l'assemblée plénière de la CEAC à Paris, qu'une nouvelle catégorie de service aérien qui serait connue sous le nom d'"ABC" (affrètements à réservation anticipée) soit introduite pour les vols du nord de l'Atlantique, au plus tard le 1^{er} avril. Bien que cette résolution ait été adoptée par vote majoritaire, certains états européens s'y sont opposés et d'autres se sont abstenus de voter. Il doit être mentionné ici que la recommandation adoptée par la CEAC n'est pas obligatoire, quelle que soit la façon qu'ait voté un pays. Les règlements sur les affrètements à réservation

anticipée (ABC) devaient être mis en vigueur au mois de janvier 1973. La Commission a pris en même temps des dispositions pour la réduction progressive de l'application de la clause d'affinité.

Des conférences préliminaires et des audiences publiques ont été tenues à Ottawa pour traiter des demandes d'augmentation de taux soumises par Bell Canada, et à Gander (Terre-Neuve) pour la requête présentée par Télécommunications CN.

Les livres de Bell Canada, de la British Columbia Telephone et des Télécommunications CN/CP ont été examinés à Montréal, à Toronto et à Vancouver.

TRANSPORT INTERNATIONAL (PAR AIR)

Il y a deux ans, la Commission commença à chercher une solution aux problèmes toujours croissants de l'exploitation d'affrètements outre-mer. Pour la plupart, ces problèmes découlaient de l'usage international de l'adite "clause d'affinité". Cette clause limitait l'accès aux vols d'affrètement aux personnes qui affirmaient avoir été membres d'un club ou d'une organisation reconnue depuis au moins six mois. Certains s'en trouvaient ainsi désavantagés et, vu les difficultés que les autorités éprouvaient dans l'application de la clause, il en est résulté de nombreux abus. Mais, selon la pratique internationale, la Commission devait appliquer la clause d'affinité pour que les vols d'affrètement partant du Canada puissent atterrir dans

d'autres pays.

Plus sérieuse encore a été l'émergence de "bureaux de courtiers marrons" qui vendaient illégalement des billets pour l'aller seulement et donnaient des bons soi-disant

Le 19 décembre, Transvision (Magog) Inc. portait une plainte contre Bell Canada du fait que cette dernière avait

coupé le service de câble de télévision dans un certain rayon de Magog (Québec). La Commission a ordonné à Bell Canada de rétablir le service en question et de répondre officiellement à la plainte portée par la compagnie en cause. La question

était encore débattue en fin d'année.

Les Télécommunications CN/CP ont déposé un tarif spécial auprès de la Commission pour leurs taux de fourniture d'installations de micro-ondes et de service à l'Agence de télécommunications transmarines partant de Beaver Harbour (Nouvelle-Ecosse) pour rejoindre deux autres points de la même province et Montréal.

La Maritime Telephone and Telegraph Company Limited et la New Brunswick Telephone Company Limited, de même que le Council of Maritime Premiers s'y sont opposés parce que, selon eux, ces taux contreviennent aux dispositions de l'article 321 de la Loi sur les Chemins de fer. A la suite d'une discussion préliminaire sur les points de loi concernés, en décembre, il a été convenu qu'une audience publique serait tenue au mois de janvier 1973.

STATISTIQUES SUR LE COMITÉ DE TÉLÉCOMMUNICATION

Au cours de l'année 1972, 4,007 tarifs de téléphone et 213 tarifs de télécommunication ont été déposés.

Le Comité a ordonné le regroupement de 61 centres téléphoniques de Bell Canada et de huit centres de la British Columbia Telephone Company.

technique chargé de l'étude. A la fin de l'année 1972, le groupe technique a rapporté qu'il avait tenu deux réunions qui avaient porté sur des points précis de son mandat.

L'enquête se poursuit en 1973.

* * * * *

Suite à l'audience publique de Gander (Terre-Neuve),

la Commission a approuvé une hausse de tarifs pour le service local de téléphone qu'assure les Télécommunications CN. L'augmentation pourrait produire un revenu additionnel

d'environ \$281,000 sur une base annuelle, bien que ces taux soient inférieurs à ceux qui sont chargés par une compagnie

privée de téléphone de la région pour des services semblables. Une requête des Chemins de fer Nationaux du Canada

et Canadien Pacifique Limitée pour que soient approuvées des hausses tarifaires pour leurs services de télégraphe sur fils

privés et pour leurs services de télex et de télétransmission à bande large a été entendue par la Commission. L'audience a

duré 12 jours et s'est terminée à la mi-décembre. La décision sera rendue en 1973.

Deux conférences préliminaires ont été tenues sur la requête présentée par un groupe d'entreprises de câble de télévision et par la Canadian Cable Television Association relative-

ment à leur entente avec Bell Canada sur l'utilisation des

installations de Bell Canada pour leur propre usage. La

requête a été modifiée par la suite et elle fera l'objet

d'une audience publique en 1973.

Comité a rendu une décision approuvant une augmentation de tarifs pouvant produire un revenu additionnel d'environ

\$47,200,000, sur une base annuelle.

Le 10 novembre 1972, Bell Canada déposait une requête en deux parties pour obtenir une nouvelle augmentation de ses tarifs à compter du 1^{er} janvier 1973. et une autre dès le 1^{er} janvier 1974. La compagnie a mentionné que certains frais

auxquels elle avait à faire face avaient augmenté depuis la décision de mai. Après la conférence préliminaire du 18 décembre, il fut décidé que les deux parties de la requête seraient jugées

au fond séparément. La première partie fera l'objet d'une audience publique commençant le 10 janvier 1973.

* * * * *

L'année 1972 a marqué le début d'une enquête sur les méthodes et procédés de calcul des prix de revient qu'emploient les compagnies de télécommunication qui sont sous la juridiction de la Commission. Cet examen avait pour but d'aider le Comité à trouver la meilleure procédure possible de réglementation pour les taux de télécommunication, conformément aux dispositions de l'article 321 de la Loi sur les chemins de fer. Une conférence publique à laquelle participaient des représentants de compagnies de télécommunication et d'autres parties intéressées a été tenue le 22 août pour formuler le

mandat de l'enquête. Par la suite, des experts dont les services sont retenus par la Commission se sont joints au groupe

Les transporteurs et représentants aériens ont déposé 81,300 tarifs et 6,214 horaires de service. En tout, le Comité a accordé 781 demandes de permis spéciaux, réexaminé 297 contrats, rejeté 1,356 tarifs et traité de 1,254 résolutions de l'Association du transport aérien international (ATAI).

Deux rapports importants ont été publiés. Le premier, intitulé "Canadian Regional Carrier Industry Analysis 1968-70" a paru en juillet; le second, intitulé "The Canadian Helicopter Operating Industry - 1971" a paru en septembre.

TELECOMMUNICATIONS

Les requêtes de hausses de tarifs présentées par Bell Canada, et l'enquête qui a débuté sur les méthodes de calcul du prix de revient des télécommunications ont dominé les activités de la Commission dans le domaine des télécommunications en 1972. Dès le début de janvier, la Commission a tenu une conférence préliminaire pour déterminer quelle procédure serait suivie lors des audiences publiques qui traiteraient de la requête déposée par Bell Canada à la fin de l'année 1971. La Commission n'a pas accepté la proposition de Bell Canada selon laquelle une audience aurait été tenue à une date rapprochée pour traiter de sa demande d'augmentation intérieure de tarifs.

Aux audiences de mars, le Comité a entendu l'argumentation de Bell Canada sur la hausse de tarif demandée, laquelle aurait pu produire un revenu additionnel de \$78,100,000 si elle avait été en vigueur toute l'année. C'est le 19 mai que le

Plus que jamais les affrètements internationaux ont fait l'objet d'examens rigoureux, en particulier à Montréal, Toronto et Vancouver. Des inspecteurs ont visité 193 transporteurs et représentants aériens pour faire enquête lorsque des infractions avaient été alléguées, et pour déterminer si certaines compagnies avaient droit à des permis d'exploitation. Ces inspections ont nécessité 101 jours-hommes.

* * * * *

Quarante-huit aéronefs ont été importés en 1972, dont sept appareils à voilure tournante et 41 à voilure fixe, comparé à 127 en 1971. Des inspecteurs du Comité, responsables de la délivrance des permis, ont visité 73 pour cent des bases de transporteurs autorisés, pour un total de 329 jours d'inspection et 46 jours d'investigation.

A la fin de l'année 1972, le nombre de transporteurs autorisés s'élevait à 1,079 dont 993 exploitaient des aéronefs à voilure fixe et 86 des appareils à voilure tournante. Les transporteurs nationaux étaient au nombre de 655 et les compagnies étrangères 424. Au total, ces transporteurs détenaient 1,731 permis.

Deux transporteurs régionaux ont partagé une subvention de \$1,604,539 pour exploiter des routes non rentables maintenues dans l'intérêt public. Ces subsides se rapportaient aux opérations de l'année civile 1971.

Il a approuvé 429 de ces requêtes, en a refusé 114

et rescindé cinq, 29 ayant été retirées et 46 rejetées. Le

Comité a également annulé 25 permis, en a suspendu 18 et

rétabli sept.

Le Comité a tenu cinq audiences publiques à Ottawa,

et une conférence préliminaire à Inuvik (Territoires du Nord-

Ouest) pour traiter de 23 requêtes, ce qui a nécessité 35 jours

de séance.

* * * * *

Les demandes de permis pour vols d'affrètement inter-

national effectués par les grands aéronefs ont encore augmenté.

Le Comité a approuvé 5,501 demandes de ce genre, comparé à 4,747

l'année précédente, 4,113 en 1970, et 3,200 en 1969. Des droits

préférentiels ont été invoqués dans 65 cas.

Du nombre des vols d'affrètement qui ont été approuvés

en 1972, l'on a compté 3,673 vols transatlantiques, 1,337 vols

transfrontières, 410 vols à destination des Caraïbes, du Mexique

et de l'Amérique du Sud, et 81 vols transpacifiques.

Les demandes de permis pour vols d'affrètement tout

compris ont également atteint un chiffre record. Le Comité en

a approuvé 241 donnant lieu à 5,885 voyages aller retour, com-

paré à 102 demandes en 1971 comportant 2,022 voyages. Les

chiffres pour 1970 étaient: 36 demandes et 644 voyages aller

retour.

La première audience jamais tenue par la Commission près du cercle polaire a eu lieu en juillet à Inuvik (Territoires du Nord-Ouest). La conférence préliminaire a duré deux jours et a traité des demandes d'exploitation de service aérien dans la région, sur lesquelles il y avait eu opposition.

Deux autres cas de service aérien dans l'Arctique ont

fait l'objet d'audiences à Ottawa. La North West Territorial Airways désirait ajouter un service Hercules à sa flotte

d'aéronefs servant aux affrètements, et Transair voulait ex-

ploiter un service régulier entre Winnipeg et Resolute (Territoires

du Nord-Ouest) au moyen d'appareils à réaction Boeing 737. Les

décisions sont attendues dans les deux cas.

* * * * *

Le nouveau règlement sur les transporteurs aériens

est entré en vigueur au mois de mai. Il unifiait et révisait

les anciens règlements sur le service aérien commercial. Vu

les modifications apportées au classement de groupe d'aéronefs

d'après leurs poids, le personnel du Comité des transports

aériens a entrepris une révision des méthodes présentement

utilisées pour la délivrance des permis.

STATISTIQUES SUR LE COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS

Le Comité des transports aériens a reçu 742 demandes

de permis ou de modification de permis, et rendu 591 décisions

et ordonnances.

législative du Parlement du Canada qui se propose d'acquiescer à la Commission un avis de l'acquisition proposée. Lorsqu'il est fait opposition, la Commission doit faire enquête et peut ne pas reconnaître une semblable acquisition si elle considère que "cette acquisition doit restreindre indûment la concurrence ou être par ailleurs préjudiciable à l'intérêt public".

Dans le premier cas du genre impliquant un des principaux transporteurs aériens, Air Canada a avisé la Commission qu'elle avait l'intention d'acquiescer un tiers des intérêts de Wardair qui exécute le plus grand nombre de vols d'affrètement à partir de bases canadiennes. Comme il y avait eu opposition, la Commission a tenu des audiences publiques, en décembre 1972, sur lesquelles une décision est attendue en 1973.

* * * * *

Air Canada et CP Air ont déposé de nouveaux tarifs en septembre, pour que soient révisés les taux applicables aux services exploitées à l'intérieur du Canada. Entre autres, le prix des vols de plus de 1,000 milles étaient plus bas, des excursions avaient des prix réduits, des taux de fin de semaine avaient été établis pour les vols de moins de 700 milles, et de nouveaux prix spéciaux pour les jeunes et les personnes âgées étaient offerts.

* * * * *

exige que toute compagnie de transport assujettie à la compétence

L'article 27 de la Loi nationale sur les transports

* * * *

abandonner son service commercial en Ontario.

noté qu'il n'avait pas été établi que Air Canada désirait

peuvent exploiter les routes régionales. Il avait également

aérienne régionale qui désignent les cinq transporteurs qui

Le Comité a basé son refus sur les dispositions de la politique

aurait remplacé un service présentement exploité par Air Canada.

ce service qui aurait été connu sous le nom de Air Ontario

Sault Ste. Marie, Timmins et Thunder Bay. D'après la requête,

devant desservir Toronto, Ottawa, Windsor, North Bay, Sudbury,

une proposition d'exploiter un service aérien de la Classe 1

Company qui a sa base à Toronto. La compagnie s'est vu refuser

La troisième décision touchait la Howard Transportation

tination de Windsor, qu'il provienne de Montréal ou d'Ottawa.

sur le service de Nordair interdit tout vol sans escale à des-

service était assuré par des aéronefs à hélices. La décision

à des vols reliant Winnipeg, Thunder Bay et Toronto, et le plein

Aparavant, le service jet de Transair était limité

a été prolongé jusqu'à Windsor (Ontario).

et le service jet de Nordair entre Montréal, Ottawa et Hamilton

Ste. Marie et Toronto au moyen d'appareils à réaction Boeing 737,

l'autorisation de desservir Winnipeg, Dryden, Thunder Bay, Sault

Après la tenue d'audiences publiques, Transair a reçu

En même temps qu'il tenait une audience publique d'une durée de 18 jours sur les services aériens du nord-ouest du Québec, le Comité a fait une revue générale de ces services pour déterminer s'ils vont de pair avec la demande présente. Les audiences traitaient principalement de demandes de permis soumises par des transporteurs de la région pour la côte-est de la baie James et de la baie d'Hudson, les côtes de la baie d'Ungava et les régions de l'Abitibi et du Lac St-Jean.

Nordair a reçu l'autorisation d'exploiter un service à horaire fixe reliant Montréal, Val d'Or, Fort George et Poste à la Baleine. Toutefois Nordair devra limiter ce service au trafic de marchandises entre Montréal et Val d'Or, et aucun service local ne lui sera permis entre Fort George et Poste à la Baleine.

Six autres transporteurs aériens ont également été autorisés à apporter des changements à leur service local, soit en prolongeant leur service à des points additionnels, soit en augmentant leur capacité de transport. Les services proposés par plusieurs transporteurs pour le projet de la baie James semblent excéder la demande présente. La situation sera surveillée de près afin que des services aériens adéquats soient disponibles lorsque requis.

* * *

Trois autres décisions ont été rendues par rapport à

la politique du gouvernement en matière de services aériens régionaux

La Section de l'analyse des services de chemin de fer a étudié certains frais et revenus des chemins de fer, pour ensuite vérifier les pertes réelles dues à l'exploitation de services spécifiques de trains de voyageurs et à la suppression d'embranchements. Outre les travaux effectués à Ottawa, l'examen des livres, statistiques et calculs des prix de revient a nécessité plus de 1,500 jours-hommes sur les lieux.

L'activité des coordonnateurs du transport des grains à Thunder Bay et à Vancouver a contribué à établir un record pour le transport des grains par les chemins de fer. Durant l'année de récolte qui s'est terminée le 31 juillet, le nombre de boisseaux qui ont traversé les ports de Vancouver, de Prince Rupert et de Victoria sur la côte-ouest s'élevait à 312.2 millions. De même à Thunder Bay, à compter du début d'avril jusqu'à la clôture de la saison de navigation en décembre, 604.4 millions de boisseaux avaient traversé le terminus. L'année précédente, 265 millions de boisseaux avaient traversé les ports de l'Ouest, et 550.4 millions ceux de Thunder Bay.

Les chemins de fer ont déposé 52,155 tarifs-marchandises, 2,034 tarifs de prix convenus, et 325 tarifs-voyageurs. D'autre part, les entreprises de messageries ont déposé 698 tarifs. A la fin de l'année, 1,031 prix convenus concernant 2,104 expéditeurs étaient en vigueur.

L'autorisation a été donnée d'installer ou de réviser le contrôle centralisé de la circulation de même que d'autres genres de signaux sur une distance d'environ 350 milles. En outre, il appareils d'enclenchement ont été installés ou modifiés. Les changements apportés au canal Welland, entre Port Colborne et Port Robinson, ont nécessité de nouveaux déplacements de sections de voies ferrées et installations des compagnies Canadien National, Penn Central Railway et Toronto, Hamilton and Buffalo Railway. C'est en 1969 que les premiers travaux relatifs à ce projet ont été autorisés et, jusqu'à maintenant, plus de 100 ordonnances ont été rendues par le Comité à ce sujet. La clôture de la saison de navigation, le 15 décembre, a marqué le début de la dernière phase qui doit se terminer avant l'ouverture de la nouvelle saison de navigation en 1973.

* * * * *

Les chemins de fer ont continué d'établir des systèmes électroniques et des réseaux de communication dans leurs centres de service, à des endroits stratégiques partout au pays, afin de fournir un service plus efficace à leur clients. Dix centres de service du CN et trois centres de CP Rail ont été autorisés par le Comité en 1972, entraînant la révocation de 43 agents du CN et de 90 agents, deux agents-préposés et 16 préposés de CP Rail. Une demande a été rejetée. Trente-cinq demandes étaient encore à l'étude à la fin de l'année.

Des fonds de cette Caisse ont aussi servi à la construction ou reconstruction de 50 croisements de voies superposées et à la déviation de certains parcours. Ces travaux ont nécessité l'enlèvement ou le déplacement de 54 installations d'utilité publique. Le Comité a également approuvé l'installation d'un système de protection automatique à 196 passages à niveau, l'amélioration du système existant de protection à 30 passages, l'élargissement du champ visuel ou l'amélioration des abords de croisements à 88 passages, et l'installation d'écritaux réfléchissants à deux passages.

En outre, après que l'enlèvement ou le déplacement de neuf installations d'utilité publique et la construction d'un croisement de voies superposées eurent été approuvés, la répartition du coût de ces projets, y compris la part qui sera prélevée sur la Caisse, fera l'objet de nouvelles études et d'une ordonnance du Comité.

Mille cent quatre-vingt-quatorze autres projets ont été approuvés par le Comité, entre autres la construction ou la reconstruction de 60 croisements de voies superposées et 29 installations de systèmes de protection automatique. Ces projets n'avaient pas rencontré les conditions d'admissibilité à l'aide financière fournie par la Caisse des passages à niveau. Le Comité a autorisé la construction ou la déviation de neuf lignes de chemin de fer, de même que la mise en service de neuf nouvelles lignes.

CN 196, CP Rail 51, Penn Central six, Algoma Central trois,

Northern Alberta un, Burlington Northern six, Chesapeake & Ohio

un, Québec North Shore and Labrador six, et White Pass and Yukon

Route un.

On avait noté, en 1971, que le programme d'entretien

des lignes des deux principaux chemins de fer avait grandement

réduit le nombre de déraillements. En 1972, toutefois, le

nombre des déraillements a augmenté sensiblement. Il y a eu

135 déraillements durant l'année, comparé à 98 en 1971.

Les ingénieurs ont fait enquête dans 25 cas graves,

et ont participé à divers programmes d'inspection et d'investigation

On a compté 456 accidents aux passages à niveau, ces

accidents ayant causé la mort de 135 personnes et des blessures

à 579 autres. Les chiffres comparables pour 1971: 470 accidents,

112 mortalités et 594 personnes blessées.

* * * * *

Durant l'année, la Direction du génie du Comité a reçu

1,815 projets de travaux de génie.

Le Comité s'est engagé à prélever sur la Caisse des

passages à niveau la somme de \$19,260,189 à titre de participa-

tion financière à 364 projets visant à la protection du public

aux passages à niveau. Pour les travaux terminés durant l'année

1971, y compris certains projets autorisés au cours des années

antérieures, les versements se sont élevés à \$14,478,119.

et détermine quelles en étaient les causes. Depuis, la compagnie de chemin de fer a tenté de réduire le bruit à un niveau acceptable, et la Commission évaluera les résultats de ce programme dans un prochain avenir.

STATISTIQUES SUR LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

Le Comité des transports par chemin de fer a rendu 2,194 ordonnances et 11 décisions. Il a tenu des audiences publiques à Ottawa (6); Edmonton (3); Saskatoon (2); Toronto (1); Windsor, Ont. (1); Amherstburg, Ont. (1); Elmvalle, Ont. (1); Welland (1) et Lachute, Québec (1). En tout, ces audiences ont duré 68 jours.

Les inspecteurs du Comité ont fait enquête sur 327 déraillements et 43 tamponnements. Des mesures correctives ont été prises dans plusieurs cas. Vingt-huit tamponnements se sont produits sur les lignes du CN, et 12 sur celles de CP Rail. Les autres: Algoma Central, un; Burlington Northern, un; Québec North Shore and Labrador, un.

Le détail des déraillements était le suivant: CN 234, CP Rail 81, Burlington Northern deux, Penn Central un; Northern Alberta deux; Algoma Central deux; Québec North Shore and Labrador trois, Devco un, et Toronto Hamilton and Buffalo un.

Les chiffres comparables pour l'année 1971 sont les suivants: 271 déraillements et 48 tamponnements. Il y avait en 31 tamponnements sur les lignes du CN, 12 sur celles du CP Rail et cinq sur d'autres lignes moins importantes. Déraillements:

et de ses dérivés. Les compagnies prétendaient que les taux en vigueur avantageaient les producteurs de l'est du Canada. Les chemins de fer et un groupe de producteurs de l'Est se sont opposés. Une décision est attendue à ce sujet.

Deux autres cas sont également en instance de décision. Ils ont trait aux taux applicables au transport des voyageurs par CN, en provenance de Windsor (Ontario), et à l'affirmation de Domtar Limited qu'elle n'a pas d'autres moyens que les chemins de fer pour le transport du chlore liquide qu'elle expédie de son usine de Beauharnois (Québec).

Une demande a été soumise par le Timber Council de Kootenay (Colombie-Britannique) qui en appelait de certains taux de transport de bois de construction chargés par CP Rail, mais l'audience prévue a été remise à plus tard à la demande de la requérante.

AUTRES SUJETS RELATIFS À L'INDUSTRIE FERROVAIAIRE

La Commission a noté que le public se préoccupe de plus en plus de la pollution de l'environnement.

Plus précisément, la Commission a oeuvré avec les

agences gouvernementales, les transporteurs et les expéditeurs concernés pour résoudre le problème de la pollution causée par la poussière de charbon produite par l'exploitation de trains

qui transportent du charbon dans les terres basses de la Colombie-Britannique.

A propos du bruit excessif dont certains se plaignaient près de la cour de triage d'Edmonton, la Commission a fait enquête

Trois appels interjetés par rapport à des tarifs-marchandises en vertu de l'article 23 de la loi nationale sur les transports ont atteint différentes phases durant l'année 1972, après l'équivalent de 11 semaines d'audiences.

Aux termes de l'article 23, lorsqu'une personne a lieu de croire qu'un taux de transport peut nuire à l'intérêt public, elle peut demander l'autorisation d'interjeter appel. Si cette autorisation est accordée, la Commission fait enquête et tient une audience publique.

Deux décisions ont été rendues accordant l'autorisation d'interjeter appel. Elles avaient trait à la demande de la Prince Albert Pulp Company par rapport aux taux applicables au transport de la pâte à papier en direction des Etats-Unis, et à celle d'un groupe de fabricants de papier de l'est du Canada qui se plaignait du tarif de transport du papier-journal expédié aux Etats-Unis.

La Commission a procédé à une enquête sur les deux tarifs et a tenu des audiences sur la deuxième requête, pendant 17 jours. Les audiences ont été ajournées en décembre et seront reprises en 1973. Une conférence préliminaire a eu lieu par rapport aux taux de transport de la pâte à papier et une date a été fixée pour le début des audiences publiques. A la demande de la requérante, toutefois, la date des audiences a été remise à plus tard. La cause était encore en instance à la fin de l'année. Une audience d'une durée de 37 jours a été tenue sur

la demande de quatre fabricants de produits de graine de colza de l'ouest du Canada qui en appelaient des taux de transport de la graine

C'était la première fois qu'un tel embargo était imposé. A la fin de l'année 1972, il fut décidé que 24 des 297 wagons de cette catégorie pouvaient être utilisés, sous réserve de certaines restrictions.

Des restrictions semblables ont touché les wagons-citernes utilisés dans le transport de l'acide sulfurique.

Cette décision a été prise après la tenue d'une enquête et d'une audience publique sur le déraillement d'un train formé de wagons contenant de l'acide sulfurique. A la fin de l'année, l'enquête n'était pas terminée.

Une autre ordonnance a été publiée renforçant les règlements de sécurité sur le transport des fourgons qui abritent les employés des chemins de fer, et sur les wagons de service. Ceux-ci doivent maintenant être placés immédiatement après les wagons de marchandises, précédant le fourgon utilitaire. L'ordonnance a été publiée après la tenue d'une enquête traitant d'un accident survenu alors qu'un fourgon transportant des employés avait été placé au centre d'un train de marchandises.

Un accident impliquant un autorail diesel a donné lieu à une enquête à Lachute (Québec). Un autorail diesel avait été frappé par un camion à un passage à niveau, entraînant la mort de trois personnes et des blessures à 22 autres. Il est ressorti de l'enquête que les signaux automatiques fonctionnaient adéquatement lors de la collision.

survenus après le début des audiences. Il explique également les méthodes qui serviront à élargir le champ d'action du personnel de la Commission chargé d'enquêter sur les accidents. Le second rapport traite du problème de la sécurité des ponts, problème soulevé par la Midland Structural Company. D'autres rapports sur la sécurité ferroviaire sont présentement en préparation.

Le groupe d'étude qui s'était vu confier l'analyse du transport de marchandises dangereuses a fait rapport des progrès de ses travaux. Avec l'aide d'experts-conseils délégués par les gouvernements et par certaines industries, le groupe formule présentement des recommandations visant à l'établissement de nouveaux règlements qui pourraient réduire les risques que comporte le transport d'explosifs et de produits chimiques toxiques. Maintenant que la planification technique est terminée, un Comité consultatif sur la sécurité des chemins de fer formé de représentants du CN, de CP Rail et du Syndicat des Cheminots

canadiens pourra être établi. Le Comité consultatif pourrait siéger dès le début de 1973.

Au mois de janvier, la Commission a fait enquête après qu'un wagon-citerne pressurisé contenant du gas propane eut été éventré, ce qui causa une situation critique dans la cour du CN à Winnipeg. Elle a fait une étude sur ce genre de wagon et a, par la suite, publié une ordonnance interdisant son usage jusqu'à ce que des modifications satisfaisantes y aient été apportées.

Il doit être mentionné ici que les paiements spécifiques n'ont pas été calculés sur toute l'année 1971, pour tous les

services de trains de voyageurs. A partir des données reçues, les analystes de la Commission ont établi les montants des pertes réclamées par les chemins de fer pour l'année 1971 à environ

\$95,500,000 pour les 41 services exploités par le CN cette même année, \$23,600,000 pour les 14 services de CP Rail, et \$900,000

pour quatre services des autres compagnies.

Ainsi les pertes totales dues à l'exploitation de trains de voyageurs en 1971, pour lesquelles des réclamations ont été

soumises, se sont élevées à \$123 millions. Ces pertes s'élevaient

élevées à \$107,800,000 en 1970.

Ceci démontre l'importance du programme que la Commission a lancé sur la rationalisation des services de trains de

voyageurs pour tenter de mettre fin à certaines duplications de services, d'éliminer un excès de capacité là où des services

sont maintenus dans l'intérêt public, et de supprimer certains services que le public ne requiert plus.

ENQUÊTE SUR LA SÉCURITÉ DES CHEMINS DE FER

En 1972, la Commission a publié deux rapports sur les

aspects de la sécurité des chemins de fer qui avaient été soulevés lors de l'enquête tenue à la suite d'audiences publiques, à

l'automne de 1971.

Le premier rapport mentionne les causes et circonstances des cinq accidents qui ont fait l'objet d'audiences, dont deux

avait constaté que le total de ces réclamations dépasserait pour la première fois la part de paiement normal de CP Rail. Le paiement normal payable à CP Rail en 1970 s'élevait à \$27,470,178. Le montant de ses réclamations spécifiques pour la même année était \$37,240,111, comprenant \$22,420,563 pour les services de trains de voyageurs (sur une base de 80 pour cent de la perte réelle), \$13,909,006 pour les embranchements, et \$910,542 pour le transport de la farine et du grain vers les ports de l'Est. Un montant additionnel de \$4,163,664 avait également été payé pour des réclamations de 1970, au 31 décembre 1972.

Pour l'année 1971, CP Rail et le CN ont tous deux soumis des réclamations excédant leur part de paiement normal. La part de paiement normal de CP Rail en 1971 était \$21,814,551 et un paiement additionnel de \$10,044,105 lui a été versé avant la fin de l'année 1972 en dédommagement de pertes réelles. La part de paiement normal du CN en 1971 s'élevait à \$31,009,585, et \$17,772,105 lui avaient été payés en dédommagement.

Durant l'année civile 1972, la Commission a versé des paiements normaux de \$23 millions au CN et \$16 millions à CP Rail, plus \$1 million aux 11 autres compagnies de chemin de fer qui sont admissibles aux paiements statutaires. Les compagnies de chemin de fer ont jusqu'au 30 juin 1973 pour déposer leurs réclamations pour les pertes qu'elles ont subies en 1972.

La liste des réclamations et des paiements spécifiques basés sur les pertes subies en 1971 du fait que des services de trains de voyageurs et des embranchements non rentables ont été exploités, est annexée à ce rapport.

Jusqu'à maintenant la Commission a surtout appuyé sur l'étude des services de trains de voyageurs, et a autorisé l'abandon de peu d'embranchements mineurs, tous situés dans l'est du Canada.

PAIEMENTS

Aucun paiement spécifique ne peut être fait sans que la Commission n'ait formellement déterminé si un service ou un embranchement est "non rentable", et si vraisemblablement il continuera de l'être. Pour ce qui est des services de trains de voyageurs, cette détermination est basée sur une étude de chaque service afin qu'il soit établi si des modifications dans les pratiques d'exploitation, l'assignation du matériel, les horaires, les taux ou tout autre aspect du service que contrôlent les chemins de fer pourraient rendre le service rentable. A la fin de l'année 1972, la Commission avait déterminé la non-rentabilité des services de trains de voyageurs faisant l'objet de 41 demandes en suppression déposées par CN, sauf dans huit cas, et des services faisant l'objet des 11 demandes de CP Rail, sauf dans deux cas.

Une détermination de non-rentabilité n'est pas requise dans le cas des embranchements en exploitation obligatoire. C'est ainsi que la Commission a pu procéder au paiement de subventions en compensation du plein montant de la perte réelle qu'a occasionné l'exploitation de ces embranchements.

En 1971, après avoir examiné les réclamations de CP Rail, basées sur les pertes subies en 1970, la Commission

Un décret en conseil a modifié, en 1967, les articles de la Loi qui traitent de l'abandon d'embranchements. Il y est stipulé que l'exploitation des embranchements des provinces des Prairies est obligatoire jusqu'au 1^{er} janvier 1975 sur une

distance de 6,274 milles. Durant cette période obligatoire, les chemins de fer ne peuvent déposer aucune demande en suppression, mais peuvent soumettre des réclamations en dédommagement des pertes attribuables à ces exploitations obligatoires. CP Rail a déjà soumis 57 réclamations du genre et CN, 49.

En outre, le Canadien National a déposé 47 demandes en suppression d'embranchements en exploitation libre, et le Canadien Pacifique en a déposé 30. La plupart de ces embranchements sont également situés dans les provinces des Prairies. Des subventions semblables à celles qui sont payées pour l'exploitation des services de trains de voyageurs non rentables peuvent être versées pour les embranchements non rentables, 90 jours après le dépôt de la demande à moins que, entre temps, la Commission n'ait approuvé la suppression des services.

DECISIONS

Depuis 1967, la Commission a rendu des décisions sur 61 demandes en suppression de services de trains de voyageurs. L'autorisation n'a été accordée que dans 11 cas et, chaque fois, des audiences publiques ont été tenues dans la région concernée.

tel que requis par la Loi, après une étude approfondie qui a inclus une série d'audiences publiques auxquelles ont participé des représentants des expéditeurs, des transporteurs et des dix gouvernements provinciaux.

C'est ainsi que la Commission a pu procéder à l'examen des demandes en suppression de trains de voyageurs et d'embranchements non rentables.

SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS

Le 27 octobre 1969, le Canadien National demandait à la Commission l'autorisation de supprimer dès lors environ un quart de ses services de trains de voyageurs, et le reste de ses services, par étapes, sur une période de 22 mois. Le 31 octobre 1969, CP Rail déposait sa demande en suppression de tous ses services de trains de voyageurs.

La loi prévoit que des subventions peuvent être versées en compensation de services non rentables, 90 jours après que la compagnie de chemin de fer a soumis sa demande à moins que, entre temps, la Commission n'ait décidé que le service peut être supprimé. En conséquence, à compter du 29 janvier 1970, CP Rail est devenue admissible à des subventions jusqu'à concurrence de 80 pour cent des pertes réelles dues à l'exploitation de tous ses services de trains de voyageurs. Les subventions du CN ne sont devenues payables que le 1^{er} novembre 1971 pour son dernier groupe de services de trains de voyageurs.

4. La Commission décide par la suite si la demande de suppression doit être approuvée, ou si le service doit être maintenu dans l'intérêt public.

5. S'il est jugé que le service doit être maintenu, la compagnie peut être dédommée du plein montant de la perte réelle certifiée, dans le cas des embranchements. Pour ce qui est des services de trains de voyageurs, le paiement spécifique peut atteindre 80 pour cent de la perte réelle certifiée.

La Loi a prévu une période de réduction progressive pour les subventions générales payées aux chemins de fer (paiements normaux). De \$110 millions qu'ils étaient en 1967, ces paiements normaux décroissent de \$14 millions chaque année de sorte qu'en 1974 le dernier paiement normal sera \$12 millions.

Durant cette période de réduction progressive, des paiements spécifiques applicables aux services de trains de voyageurs et aux embranchements non rentables pourraient être versés. Nulle compagnie de chemin de fer ne pourrait recevoir un paiement spécifique, si le total de ses réclamations pour une année ne dépassait pas le montant que représente sa part de paiement normal pour la même année. Le total des subventions inclut les paiements statutaires que peuvent réclamer les chemins de fer pour le transport du grain et de la farine aux tarifs de l'Est.

Le 5 août 1969, la Commission a établi des règlements sur le calcul des prix de revient de l'industrie ferroviaire,

Lorsque le Parlement adopta la Loi nationale sur les transports en 1967, il fit en sorte "que chaque moyen de transport soit, autant que possible, indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé".

Pour ce qui est des chemins de fer, les amendements apportés à la Loi sur les chemins de fer stipulent que des subventions spécifiques peuvent être allouées par la Commission canadienne des transports pour les pertes occasionnées par l'exploitation de services de trains de voyageurs et d'embranchements non rentables maintenus dans l'intérêt public.

Voici, en bref, les diverses étapes de la procédure à suivre à cet effet:

1. La compagnie de chemin de fer désirant supprimer un service de trains de voyageurs ou abandonner un embranchement, dépose sa demande auprès de la Commission. La demande doit être accompagnée d'un état de frais et revenus attribuables à l'exploitation en cause, et de données sur la circulation.

2. La Commission étudie l'état des frais et revenus et les données, et détermine si le service ou l'embranchement est exploité à perte. Le cas échéant, elle détermine le montant de la perte réelle.

3. La Commission juge si le service de trains de voyageurs ou l'embranchement est ou n'est pas rentable et, dans ce dernier cas, si vraisemblablement il continuera d'être non rentable.

suggérer des moyens d'améliorer les services en cause et de réduire les pertes qu'ils occasionnent, tout en maintenant le niveau de service que le public requiert.

Des invitations semblables doivent être lancées au début de l'année 1973 pour les services de trains de voyageurs des deux couloirs sus-mentionnés.

Des centaines de suggestions sont parvenues à la Commission traitant de l'amélioration des services Montréal-Maritimes, et Montréal/Toronto-Vancouver. Dans ce dernier cas, certaines propositions ont été intégrées dans un rapport que la Commission a publié vers la fin de 1971, dont l'utilisation en commun d'installations et de services de réservation, et des moyens de réduire la fréquence du service durant la morte-saison. Subséquentement la Commission a entamé des pourparlers avec les compagnies de chemin de fer pour traiter de la mise en pratique de certaines de ces propositions. En 1972, ces études se sont étendues à divers autres aspects du service-voyageurs.

* * * * *

Aucun service de trains de voyageurs n'a été supprimé en 1972. Des audiences publiques ont été tenues à Edmonton après que le Canadien National eut déposé une demande en suppression de son service entre Edmonton et Grand Centre, et la Northern Alberta Railways, son service entre Edmonton et Dawson Creek (Colombie-Britannique). Les décisions de la Commission sont attendues en

Comme la réglementation des taux de téléphone et de télégraphe prenait plus d'ampleur, un nouveau comité a été établi pour traiter de ces affaires. La Commission compte maintenant huit comités réglementaires. Le Comité des transports par chemin de fer s'occupait autrefois des télécommunications.

LES SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS

La Commission a rendu, en 1972, trois importantes décisions sur les services de trains de voyageurs dont six sont exploitées entre Montréal et les Maritimes, 16 dans le couloir qui relie les villes de Québec et de Windsor (Ontario), et 17 dans le couloir dit de la "zone médiane du Canada en latitude" qui comprend les régions reculées et isolées du nord du Québec, de l'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique.

Dans chaque cas, la Commission a ordonné que le service soit maintenu dans l'intérêt public. Les décisions soulignent qu'en 1970 l'exploitation de ces services a entraîné des pertes réelles s'élevant à \$52 millions. Aux termes de la loi sur les chemins de fer, les pertes réelles dues à l'exploitation de ces services peuvent être compensées par des subventions fédérales jusqu'à concurrence de 80 pour cent. Calculées sur le montant des pertes subies en 1970, les subventions annuelles pourraient s'élever à \$41,600,000 par année.

Après avoir rendu sa décision sur les six services Montréal - Maritimes, la Commission a invité le public à lui

Une révision majeure des règlements sur les vols d'affrètement international, une augmentation marquée des subventions versées aux chemins de fer en dédommagement des pertes qu'ils subissent dans l'exploitation des services imposés dans l'intérêt public, et une série d'audiences sur les taux de télécommunication, tels ont été les grands traits du travail réglementaire de la Commission canadienne des transports en 1972.

La Commission a connu une grande activité dans presque tous les domaines qui sont sous sa juridiction. Les demandes de permis de transport aérien commercial ont augmenté sensiblement, les investigations sur les accidents de chemin de fer ont été amplifiées et incorporées dans un programme établi pour développer des mesures de sécurité plus efficaces, et les subventions aux camionneurs de la région de l'Atlantique ont été majorées.

L'événement saillant, du point de vue de l'intérêt que le public porte à la Commission, est sans contredit le fait que l'honorable J.W. Pickersgill a pris sa retraite. M. Pickersgill s'était distingué dans l'exercice de ses fonctions comme président de la Commission établie en 1967 en vertu de la loi nationale sur les transports. La loi avait intégré les responsabilités et le personnel de la Commission des transports du Canada, de la Commission des transports aériens et de la Commission maritime canadienne, et avait prévu des responsabilités additionnelles par rapport au transport extra-provincial par véhicule à moteur et au transport par pipe-lines pour denrées, et un programme de recherche.

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

Membres de la

1972

Président: l'hon. J.W. Pickersgill (a démissionné le 31 août)

l'hon. E.J. Benson (a été nommé le 1^{er} septembre)

Vice-président: M. Guy Roberge

Vice-président: (Recherche) M. R.R. Cope

M. J.R. Belcher (1) M. H.H. Griffin M. Gérard Morisset

M. A.P. Campbell M. D.H. Jones M. L.R. Talbot

Mme Anne Carver (2) M. G.F. Lafferty M. J.B.G. Thomson

M. J.F. Clark M. J.A.D. Magee M. J.M. Woodard

M. Laval Fortier M. R.M. March

(1) A démissionné le 31 juillet (2) A été nommé le 28 janvier

Secrétaire: M. Harris Arbiqne

Comités Présidents (au 31 décembre)

Transports aériens

M. Thomson

Transport de denrées par pipe-line

M. Fortier

Politique en matière de transport international

M. Morisset

Transports par véhicule à moteur

M. Fortier

Transports par chemin de fer

M. Jones

Révision

M. Roberge

Télécommunication

M. Lafferty

Transports par eau

M. Campbell

* * * * *

275, rue Slater, Ottawa, Canada.
K1A 0N9

L'honorable Jean Marchand, député,
Ministre des Transports,
O t t a w a , Ontario.

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la
Loi nationale sur les transports, j'ai l'honneur
de vous présenter sous ce pli le sixième rapport
annuel de la Commission canadienne des transports
pour l'année terminée le 31 décembre 1972.

Agréez je vous prie, Monsieur le

Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Président de la
Commission canadienne
des transports,

E.J. Benson.

Pièce jointe

Sixième rapport annuel

de la

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1972

(ENGLISH ON REVERSE)

Sixième rapport annuel

de la

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1972

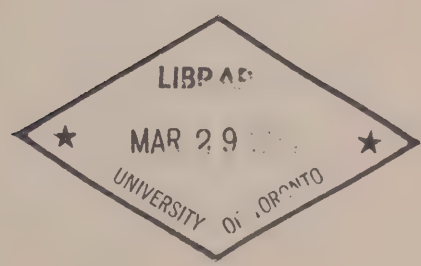
(ENGLISH ON REVERSE)

87
56

Library
of the
University of Toronto

Canada

The Seventh Annual Report
of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1973



(FRANÇAIS AU VERSO)

The Seventh Annual Report
of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1973

©
Information Canada
Ottawa, 1974

Cat. No.: TT1-1973

Canadian TRANSPORT
Commission
Commission canadienne
TRANSPORTS

The Honourable Jean Marchand, M.P.,
Minister of Transport,
O t t a w a, Ont.

My dear Minister:

I have the honour to present
herewith the seventh annual report of the
Canadian Transport Commission, made pursuant
to section 28 of the National Transportation
Act, for the calendar year ended December 31,
1973.

Yours sincerely,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "E. J. Benson", with a horizontal line drawn underneath it.

E. J. Benson,
President,
Canadian Transport Commission.

Table of Contents

Introduction	1
Passenger-train services	2
Branch line services	3
Railway claims and payments	3
Railway safety investigations	4
Railway rate cases	6
Railway Transport Committee statistics	8
Domestic air services	12
Air Transport Committee statistics	14
International transport (air)	16
Telecommunications	19
Telecommunication Committee statistics	22
Water transport (domestic)	22
Water Transport Committee statistics	24
International transport (water).	26
Motor vehicle transport	27
Commodity pipelines	29
Review Committee	30
Research	31
Commission members and staff	33
Appendix	

Members of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1973

President: Hon. E. J. Benson

Vice-president: Guy Roberge

Vice-president: (Research) R.R. Cope

A. P. Campbell	D. H. Jones	Gerald Morisset (2)
Anne Carver	E. H. LaBorde (1)	L. R. Talbot
J. F. Clark	F. G. Lafferty	J. B. G. Thomson
Laval Fortier	J. A. D. Magee	J. M. Woodard
H. H. Griffin	R. M. March	

(1) Appointed August 21

(2) Resigned February 15

Secretary: Harris Arbique

<u>Committees</u>	<u>Chairmen</u> (At December 31)
Air Transport	Mr. Thomson
Commodity Pipeline Transport	Mr. Fortier
International Transport Policy	Mr. Clark
Motor Vehicle Transport	Mr. Fortier
Railway Transport	Mr. Jones
Review	Mr. Roberge
Telecommunication	Mr. Lafferty
Water Transport	Mr. Campbell

275 Slater Street, Ottawa, Canada

KIA ON9

INTRODUCTION

A landmark decision on railway freight rates, the successful introduction of a new concept in international air charter travel and investigations of pilotage rates broke new ground in regulatory activity by the Canadian Transport Commission in 1973.

Payments to the railways in compensation for the uneconomic services they are required to operate in the public interest rose to \$125,500,000 from \$81,800,000 because of an increase in the number of services qualifying for payment and generally rising costs. Subsidy payments to trucking firms to reduce freight costs for shippers in the Atlantic region were about 40 per cent higher due to increased traffic and greater carrier participation. Subsidies to provide shipping or air services to remote areas also increased, but to a much lesser degree.

The Commission undertook special studies in a number of transportation fields ranging from the adequacy of air service in the Atlantic Provinces to public passenger systems in Southwestern Ontario and a ferry operation in the Bay of Fundy. A special program was developed to prepare confidential cost reports for senior governments on railway freight movements.

PASSENGER-TRAIN SERVICES

One major decision on passenger-train services was issued during the year. It directed the railways to continue operating nine local services that incurred losses totalling \$1,776,000 in 1971. Although passenger traffic on the services was well below capacity, the Commission determined that in considering the future needs for transportation in the areas affected it must "take into account the probability of future changes in established travel patterns in Canada because of the looming energy crisis and must see how change affects the demand for the services"

Since 1967 the Commission has issued decisions on 70 applications for the discontinuance of passenger-train services. It has ordered 59 of these services to be continued and approved discontinuance of 11. No discontinuance of service has been allowed without public hearings in the areas served.

There were no public hearings during 1973 on passenger-train discontinuance applications. A hearing took place at Barrie on an application seeking to have the CNR institute additional weekday service on its Barrie-Toronto line. The application, first of its kind, was made under Section 262 of the Railway Act which requires railways to provide "adequate and suitable accommodation for the receiving and unloading of all traffic offered" A decision was pending at the end of the year.

Early in March a public notice was issued inviting submissions on ways to improve the operations of 16 passenger-train services in the main traffic corridor between Quebec City and Windsor, Ont., and 17 passenger-train services located in what was referred to as

the "mid-Canada" area. The Commission subsequently received and is considering 146 responses from municipalities, organizations and individuals.

BRANCH LINE SERVICES

An order in council passed in November added 1,839 miles of railway branch lines in the three Prairie Provinces to the Prairie branch line network guaranteed to continue in operation until January 1, 1975.

This means that all branch lines in the Prairie Provinces are protected from abandonment until the end of 1974.

RAILWAY CLAIMS AND PAYMENTS

Under provisions of the National Transportation Act of 1967 the railways are entitled to federal compensation for losses incurred on uneconomic services which they are ordered to continue operating in the public interest.

The payment is 100 per cent of the actual loss on branch lines and up to 80 per cent of the actual loss on passenger-train services. The railways submit loss claims after the end of each calendar year and the Commission analyses the claims to determine the actual loss and payment for each line or service.

Tables appended to this report show in detail the claims and payments made during 1973 for 1972 operations.

In addition, the Commission through a continuing process of verification and further uneconomic findings certified and paid an additional \$17,000,000 on 1969-71 claims.

RAILWAY SAFETY INVESTIGATIONS

A general inquiry into railway safety which began in the fall of 1970 has developed into a continuing project. Public hearings concluded late in 1971 and the mass of evidence produced at the hearings formed the basis for a series of staff investigations into all areas of railway operation.

Two reports were issued in 1972, and during 1973 senior officials completed work on a third report dealing with track maintenance, signal systems and slide detector fences. This report, containing a series of major recommendations, was made public early in 1974.

A side issue which developed during the hearings was the question of public disclosure of railway accident investigation reports prepared by Commission inspectors. The Canadian Railway Labour Association, representing 18 railway unions, argued for full disclosure of all accident reports. The CNR and CP Rail opposed any change in the 67-year-old policy of non-disclosure established by the former Board of Railway Commissioners.

In a decision issued in 1973 the Railway Transport Committee said refusal to disclose accident report findings has no basis in law and "the public has a right to know what is going on in this important area." Appropriate revisions to the General Orders of the Commission were being undertaken as a result of the decision.

*

*

*

The task force on dangerous commodities, formed as a result of the safety inquiry, continued to review Commission regulations governing the movement of dangerous commodities and the handling practices of the railways. Eight proposals for changes in regulations were submitted to the Commission for consideration.

Following task force investigations, the Commission took action to close three railway facilities which had been used for the loading or unloading of industrial explosives. In each case the investigation found that the operations were being carried out too close to public or built-up areas. A review has been started of all such facilities across the country to ensure that requirements for public safety are met.

Public inquiries were held into the circumstances surrounding six specific railway accidents. Two inquiry hearings were at Montreal and one each at Moncton, Halifax, Drummondville and Welland.

In late December a special inquiry was set up as the result of 12 train-vehicle accidents at level crossings, four of which involved passenger trains, occurring in a period of four weeks. Eight persons were killed and 30 injured. The inquiry was to examine the adequacy of existing warning signals, the policies of local authorities in enforcing laws against drivers who disregard warning signals, and operating practices of the railways.

*

*

*

RAILWAY RATE CASES

The Commission issued its first decision on an application under Section 23 of the National Transportation Act.

Four rapeseed-processing firms in Western Canada had complained that the railway freight rates on rapeseed oil and rapeseed meal discriminated against them and in favour of oilseed processors in Eastern Canada, and thus were prejudicial to the public interest.

The application was supported by the governments of Alberta, Saskatchewan and Manitoba. It was opposed by the railways, the governments of Ontario and Quebec, and four firms processing oilseed in Eastern Canada. Evidence was presented at a series of public hearings, lasting a total of 37 days, held during 1972 in Saskatoon, Toronto and Ottawa.

The 24,000-word decision reviewed the history of the rapeseed-processing industry, its markets and the three different rate structures involved in the case. In an interim decision it directed the railways to eliminate what were found to be prejudicial features in rapeseed meal rates pending a further Commission investigation of the rate structure for rapeseed products during the 1973-74 crop year.

In addition, the railways were directed to file an export rate structure for both rapeseed meal and oil on the grounds that the lack of an export rate structure in the existing railway tariffs was prejudicial to the public interest.

*

*

*

Two other appeals under Section 23 are still under investigation by the Commission. One is an appeal by a group of eastern newsprint mills against the rates on newsprint shipments to the United States; the other is an appeal by Prince Albert Pulp Company in respect of pulp rates to United States points.

Hearings were held in both investigations. Evidence in the former case was completed on March 16 after some 27 days of hearings during 1972 and 1973. A decision was pending at the end of the year. Hearings on the Prince Albert Pulp Company appeal have been postponed at the request of the applicant.

At the request of the Minister of Transport, the Commission undertook a study of procedures in cases under Section 23 with a view to reducing the time required and the cost to parties involved. A preliminary report outlined a series of steps proposed to simplify the process. Some of these were already adopted during hearing stages of the newsprint case and had the effect of shortening the hearing period.

* * *

Two shipper applications were dealt with relating to the free time allowed by the railways for the loading or unloading of freight cars before the application of demurrage charges.

The Canadian Pulp and Paper Association sought an interim ex parte order, pending a hearing, to prohibit a proposed reduction in the free time for car loading to 24 hours from 48. The order was granted and a hearing date selected but the railways withdrew the proposal and the hearing was cancelled.

Columbia Containers Limited of Vancouver sought relief from a 48-hour limit for unloading export commodities at an off-dock plant where the commodities are transferred to containers for delivery to ocean vessels. A prehearing conference was arranged but later cancelled after the parties reported that a satisfactory agreement had been reached.

*

*

*

During 1972 a hearing was held at Windsor, Ont., on the application of a travel agency seeking leave to appeal certain passenger fares of the CNR between Windsor and other Ontario centres. A decision was issued during 1973 which found that a prima facie case had not been established by the applicant and leave to appeal was refused.

*

*

*

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE STATISTICS

The Railway Transport Committee issued 2,325 orders and four decisions. It held public hearings during the year at Ottawa (4); Moncton (2); Halifax (1); Welland (1); Drummondville, Que.(1) Montreal (1); Barrie, Ont. (1); Windsor, Ont. (1); and Vancouver (1). A total of 47 days was involved in these hearings.

District officers investigated 296 derailments and 58 collisions between trains. Four persons were killed and 252 injured in such accidents.

Of the collisions, 31 occurred on the CNR and 24 on CP Rail lines. Others involved Algoma Central, one, Chesapeake and Ohio, one, and Quebec North Shore and Labrador, one.

Individual figures on derailments were: CNR 200, CP Rail 78, Burlington Northern two, Penn Central two, Northern Alberta one, Algoma Central two, Quebec North Shore and Labrador nine, Devco one, and Chesapeake and Ohio one.

Comparable figures for 1972 were 327 derailments and 43 collisions. There were 28 collisions that year on the CNR, 12 on CP Rail, and three on small lines. Derailments: CNR 234, CP Rail 81, and 12 on small lines.

Engineers investigated 41 serious accidents and carried out an extensive program of inspection and investigation.

There were 395 casualty accidents at highway-railway crossings involving 124 deaths and injury to 569 persons. In 1972, there were 456 such accidents which resulted in 135 deaths and 579 persons injured.

*

*

*

The Engineering Branch approved 1,707 applications for various engineering projects.

Commitments from the Railway Grade Crossing Fund during the year totalled \$15,137,904 towards 477 projects involving improved protection at highway-railway crossings. Total payment for work

completed during the year, including some projects approved in previous years, was \$15,621,125.

Grants from the fund were approved for the construction or reconstruction of 43 grade separations. The Committee also approved grants for the installation of automatic signals at 192 crossings.

The 1,338 other projects approved included construction or reconstruction of 43 grade separations and 34 installations of automatic signal protection which did not qualify for assistance from the Railway Grade Crossing Fund.

Also approved was the installation of, or changes to, approximately 369.5 miles of centralized traffic control and other railway signalling, as well as the installation of or changes to, eight interlocking plants.

The four-year railway relocation at the Welland Canal was completed. In all, Canadian National Railways, Penn Central and the Toronto, Hamilton and Buffalo Railway relocated approximately 100 miles of lines and 50 miles of centralized traffic control so that a nine-mile section of the Welland Canal could be diverted. The new rail lines were consolidated to cross the canal at one location where the St. Lawrence Seaway Authority constructed a tunnel.

*

*

*

The railways continued their program of agency centralization through the establishment of service centres at strategic points across the country. Twelve CNR Servo-centres were approved involving the closing of 66 agencies and nine caretaker agencies. At the end of December, 27 applications were under study, 25 of them from CNR.

The Rail Services Analysis Branch was engaged in the analysis of railway costs and revenues leading to verification of actual losses in passenger-train service and branch line operations. In addition to work carried out in Ottawa, there were over 2,300 man-days spent in railway offices analyzing accounting, statistical and costing records.

Grain movement co-ordinators continued their activities at Vancouver and Thunder Bay. In the crop year which ended July 31, through-put at the West Coast ports of Vancouver, Prince Rupert and Victoria totalled 350.6 million bushels. At Thunder Bay, from late March to the close of navigation in early January, 444.7 million bushels were moved through the terminals. In the previous crop year the West Coast ports handled 312.2 million bushels and in the 1972 navigation season Thunder Bay handled 604.4 million bushels.

The railways filed 44,402 freight tariffs, 1,886 respecting agreed charges, and 271 passenger tariffs. There were also 641 tariff filings by express companies. At the end of the year, 963 agreed charges were in effect, involving 2,125 shippers.

DOMESTIC AIR SERVICES

Regional air carrier service to and within Northwestern Quebec was expanded with the approval of new routes for Nordair and Quebecair.

Both carriers were authorized to inaugurate regular service to LG-2, main supply base of the James Bay Development Corporation hydro-electric project on the La Grande River, 600 miles north of Montreal. Nordair began serving LG-2 from Montreal.

Quebecair was authorized to provide the first direct service between Quebec City and Val d'Or, and in a related decision Nordair was relieved of the prohibition against carrying passengers on the Montreal-Val d'Or segment of an existing route into Northern Quebec.

* * *

Two other regional carrier decisions authorized Pacific Western Airlines to serve Dawson Creek on its route system between Vancouver and the British Columbia interior, and approved Eastern Provincial Airways scheduled service to Saint John, N.B.

* * *

Related applications by Air Canada and two third-level carriers resulted in a revision of air routes in Northern Ontario.

Air Canada restructured its service in the area to provide non-stop flights linking Timmins, Sudbury and North Bay directly to Toronto. Upon application it was allowed to suspend operations into Earlton. The proposal by norOntair to provide Earlton passengers with a guaranteed connection to Air Canada at Sudbury was felt to

offer better timing and frequency.

NorOntair was authorized to add Kirkland Lake to its existing circuit route connecting Timmins, Sault Ste. Marie, Sudbury and Earlton but was refused the point North Bay and an application to operate Timmins-Sudbury was deferred. NorOntair is operated by White River Air Services under a contract with the Ontario government.

Voyageur Airways, which had a service between Ottawa and North Bay, was permitted to add Sudbury to that route.

*

*

*

Following public hearings at Brandon, Midwest Airlines was permitted to suspend its service between Winnipeg, Brandon and Dauphin, Man., and Yorkton, Sask., on the grounds that traffic was not sufficient to support the operation.

Perimeter Aviation of Winnipeg sought to take over the route but made its application conditional on obtaining certain financial guarantees from the three smaller communities. A decision was deferred to give Perimeter an opportunity to arrange its affairs and make its application unconditional.

Late in 1972 the Commission held public hearings on a proposal by Air Canada to acquire a one-third interest in Wardair, Canada's largest international charter carrier. Section 27 of the National Transportation Act requires notice to the Commission when any transportation company under federal jurisdiction proposes to acquire an interest in another transportation undertaking. Where objections are made, the Commission must investigate and may disallow any

acquisition that it considers will unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest.

The Commission issued a decision in March setting out reasons for its finding that the acquisition by Air Canada of an interest in Wardair will not unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest.

An appeal against the decision was filed with the Governor in Council by one of the objecting carriers.

*

*

*

At the request of the Minister of Transport, the Commission undertook an investigation into the adequacy of air services in the Atlantic Provinces. It was announced in December that the final phase of the study would involve public hearings in each of the four provinces early in 1974 to obtain the views of governments, organizations and interested individuals.

AIR TRANSPORT COMMITTEE STATISTICS

The Air Transport Committee began the year with 386 applications under consideration and during the year received another 797. It dealt with 794 and at the end of 1973 had 389 still under examination.

Of the applications dealt with, 561 were approved, 205 denied and 28 dismissed.

The Committee held six public hearings, at Montreal, Ste. Foy, Que., Brandon, Winnipeg, Grande Prairie, Alta., and Vancouver, involving 20 applications.

*

*

*

There was another sharp increase in applications for international charter flights with large aircraft. The Committee approved 6,140 such applications compared with 5,501 the previous year. Of these, 3,400 were operated under affinity, entity or common purpose rules and 2,740 under the new Advanced Booking Charter (ABC) rules which were operative for overseas flights originating after March 31.

Inclusive Tour Charter applications showed even greater growth. The Committee approved applications involving 5,354 return flights, compared with 3,629 return flights in 1972. ITCs to the Caribbean jumped to 2,838 from 2,256.

The affinity, entity and common purpose charters by area were: 1,392 transatlantic, 1,693 trans-border, 231 Caribbean, Mexico and South America and 84 transpacific.

International charter flight investigations were carried out in the larger centres across Canada including Toronto, Windsor, Calgary, Edmonton and Vancouver. Staff spent 128 man-days inspecting arrivals and departures of charter flights.

The investigations led to the issuance of eight show cause orders for breaches of the regulations. Three carriers were removed from the eligible list and/or had their licence suspended.

*

*

*

Importation of aircraft for commercial use totalled 38 this year (one rotating-wing and 37 fixed-wing) compared to 48 in 1972.

Licensing inspections covered approximately 67 per cent of licensed bases. This program involved 223 days of inspection work and 129 days of investigation. Thirty-six violations of route protection were investigated.

Air carriers and agents filed 100,269 tariff pages and 7,238 service schedule pages compared to 81,300 and 6,214 respectively in 1972. A total of 801 special permission applications were processed, 214 contracts reviewed, 3,217 tariff pages rejected, 102 waivers of regulations were processed, 327 complaints concerning unsatisfactory service by air carriers and the adverse impact of particular fares or rates were handled and 1,264 International Air Transport Association (IATA) resolutions dealt with.

One major report, The Canadian Helicopter Operating Industry - 1972, was published.

Two regional carriers were paid subsidies totalling \$1,933,78 for the operation of unprofitable routes essential in the public interest, an increase of \$329,249 from the previous year.

At the end of 1973 there were 1,147 licensed carriers, 1,060 operating fixed-wing aircraft and 87 operating rotating-wing equipment. Of the total carriers, 694 were domestic and 453 foreign. The carriers have a total of 1,828 licences.

INTERNATIONAL TRANSPORT (AIR)

Advanced Booking Charter (ABC) flights began operating April under new regulations that were developed by international agreement late in 1972. Flights under the former affinity charter rules, which

required passengers to have six months membership in an eligible club or organization, ended June 30.

The original concept called for a 90-day advance booking requirement with a reduced booking period in the introductory months-- 15 days for April, 30 for May and 60 for June.

Later, on the application of four Canadian carriers who cited marketing problems, the booking requirement was further reduced to 15 days for May flights, 30 for June and 60 for July and August. The 90-day booking was applied to September flights.

After further international discussions in the fall, it was agreed that the advance booking would be reduced to 60 days from 90. In addition, the initial deposit required for booking an ABC seat was lowered to 10 per cent from 25.

The Commission is satisfied that the ABC concept has worked out to the advantage of the travelling public. The problem of stranded passengers, which had plagued the travelling public for years, virtually disappeared.

*

*

*

Negotiations on new or revised bilateral air agreements were conducted with the United States, Fiji and The Netherlands.

The agreement reached in principle with the United States after 10 rounds of negotiation establishes 46 new Canadian and U.S. scheduled air routes, bringing the total to 81. The charter agreement, concluded after seven rounds of negotiations, will allow U.S. airlines to participate for the first time in the fast-growing Inclusive Tour Charter market which consists of entirely Canadian-origin traffic.

The initialled agreements require approval of both governments before becoming effective.

Upon gaining independence in 1970, Fiji asked all countries to negotiate new air agreements to cover services being carried out under a United Kingdom agreement. Canadian negotiators initialled an agreement which will permit CP Air to offer, through time, expanded services in the Pacific. CP Air has been flying to Fiji since 1951.

Since 1969, when The Netherlands abrogated its bilateral air agreement with Canada, services have been carried out under temporary authorization. The first round of new negotiations was held in October which could lead to the entry of KLM Royal Dutch Airlines into Toronto. The refusal of Toronto rights in 1969 was the basis for the abrogation.

Discussions were held with the aeronautical authorities of Japan concerning the introduction by CP Air of Boeing 747 aircraft in lieu of DC-8 services and the provision of technical stops and over-flight rights for proposed CP Air service to the People's Republic of China.

A revised agreement with the Federal Republic of Germany authorized Lufthansa to begin services to Toronto in April.

In November the Minister of Transport announced new policies and principles governing international civil aviation and designated CP Air to serve Milan, which was negotiated for Canada under the Canada-Italy agreement of 1972.

The Commission continued to participate in the activities of the International Civil Aviation Organization (ICAO) in the air transport economic and legal fields. The Commission participated in ICAO meetings to negotiate an agreement to suppress unlawful interference with civil

aviation and to revise the 1952 Rome Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface, as well as an ICAO workshop meeting on traffic forecasting.

The Commission sent an observer to the Eighth Triennial Session of the European Civil Aviation Conference (ECAC). This was followed by a meeting in November with representatives of ECAC and the United States respecting North Atlantic charter services.

TELECOMMUNICATIONS

The year began and ended with public hearings on Bell Canada applications for rate increases in its telephone territory which covers Ontario, Quebec and parts of the Northwest Territories.

Following Ottawa hearings which opened January 10 and concluded February 16, a decision was issued March 30 granting Bell increases which, if in effect for the remainder of 1973, would have yielded additional revenues of about \$21.5 million.

On April 9 an Order in Council suspended implementation of the Commission decision to July 3. On June 27, following a government review, the Governor in Council issued an order amending the decision by disallowing an increase in service charges which apply mainly to telephone installation and relocation work.

The remaining rate increases went into effect in July. The additional revenues resulting for the remainder of 1973 were estimated at \$11.4 million.

The case involved Application "A" of a two-stage application filed by Bell late in 1972 covering rate increases requested for 1973

and 1974.

Application "B" related to 1974 rates. It originally sought increases to yield \$85.2 million if applied on the full year. In August Bell amended Application "B" and reduced the requested amount to \$51.8 million.

A prehearing conference was held in mid-December to develop procedures for the hearing of Application "B" during 1974.

* * *

An order was issued in September, following a public hearing approving a Bell Canada application to issue 7,000,000 shares of preferred stock not exceeding \$121,000,000 in par value.

* * *

A group of Ontario and Quebec cable TV companies and the Canadian Cable Television Association sought a Commission order requiring Bell Canada to provide them with pole rental agreements under which the companies would be allowed to install their own cable on Bell poles for home distribution.

Following an eight-day public hearing the Commission ruled that its jurisdiction under Section 5 of the Bell Canada Special Act does not cover the type of non-Bell transmission involved in the case.

* * *

A unique telecommunications case involved a special tariff filed by CN-CP Telecommunications in 1972 for the provision of microwave facilities linking Montreal with the new transatlantic cable facility.

of the Canadian Overseas Telecommunication Corporation at Beaver Harbour, N.S., and two earth satellite stations in Nova Scotia.

Following objections that the tariff contravened Section 321 of the Railway Act, which prohibits discrimination in tolls, a four-day public hearing was held in January. The resulting decision rejected the special tariff on grounds that CN-CP Telecommunications had not produced evidence to justify it as required under Section 321.

*

*

*

The telecommunication cost inquiry, started in 1972 with the aid of consultants and a technical group of interested parties, met monthly during 1973 in Quebec, Ontario and British Columbia. The 30 full members of the group representing carriers, the federal and three provincial governments, the Commission and other private sector interests participated in all meetings and contributed to the 100-odd discussion and position papers considered. Another nine limited-interest members and 30 observers representing other provincial governments and interests have also been following the activities and studies closely.

One report with reference to the treatment of deferred income taxes has already been submitted to the Commission for consideration. It was anticipated that reports under the other terms of reference would be submitted by May 31, 1974.

*

*

*

Other telecommunications matters included:

Approval of the purchase by British Columbia Telephone Company of the outstanding shares of Canadian Telephone and Supplies Limited from the Anglo-Canadian Telephone Company.

Approval of rate increases by CN-CP Telecommunications covering private-wire, Telex and broadband exchange services.

Joint application by CP-CN Telegraphs for rate increases in domestic telegraph message services, and by CN Telecommunications for increased telephone rates in the Northwest Territories, the Yukon and northeastern British Columbia. Both are to be considered in 1974.

TELECOMMUNICATION COMMITTEE STATISTICS

During the year, 4,510 telephone tariffs and 767 telecommunications tariffs were filed.

Directions were issued for the regrouping of 41 telephone exchanges of Bell Canada and seven exchanges of British Columbia Telephone Company.

WATER TRANSPORT (DOMESTIC)

The Water Transport Committee carried out two extensive investigations in 1973 in the exercise of its new jurisdiction over certain aspects of tariffs of pilotage charges, pursuant to the Pilotage Act.

Early in the year a new pilotage tariff proposed by the Atlantic Pilotage Authority was investigated, along with the objections filed by

0 interested parties. The investigation included a public hearing at Halifax, May 1 to May 18. Upon review of the evidence, the Commission made its recommendations to the Authority in a decision October 2. This was the first decision of the Commission on pilotage tariffs.

The Laurentian Pilotage Authority proposed a two-tier tariff increase totalling approximately 22 per cent. Objections were filed by the Dominion Marine Association and the Shipping Federation of Canada. The subsequent investigation by the Committee included a public hearing at Ste. Foy, Que., July 23 to August 3, and concluded with a decision recommending a single 13-per-cent increase to the tariff then in force.

The Commission's statutory activities pursuant to the Shipping Conferences Exemption Act continued during 1973 to be mainly concerned with the filing of conference documents in compliance with the Act. Some complaints were received from shippers and these matters were dealt with in co-operation with the Department of Consumer and Corporate Affairs. Figures in the next chapter provide the main statistical data. The Act requires the Minister of Transport to submit to Parliament each year a report on operations for the preceding calendar year and reference to this report will provide more information.

The energy crisis during the fall and winter, which required massive shipments of Canadian-produced crude oil, mainly from Vancouver to East Coast refineries, caused a dramatic increase in the number of applications for waivers of the coasting law. New regulations required by the situation made heavy demands on the Committee's time in the giving

of advice and participation with other departments and agencies in concerted government action to alleviate the crisis.

Applications for 1973 licensing of water carriers on the Mackenzie River system represented a large increase in aggregate tonnage and included one applicant not previously licensed. The Committee held a four-day hearing at Edmonton in June to hear the applications. Subsequently, a decision was issued granting the applications and the licences were issued.

The Commission also investigated a proposed acquisition of a controlling interest in Lindberg Transport Ltd., one of the applicants for a Mackenzie River water transport licence. Objections were filed by several carriers previously licensed for the area. A public hearing was held at Edmonton and the Committee found no grounds to disallow the proposed acquisition.

WATER TRANSPORT COMMITTEE STATISTICS

The Water Transport Committee administered agreements involving subsidies for 23 services, four on the West Coast, two on the Great Lakes and 17 on the St. Lawrence and the East Coast.

On the East Coast, subsidy payments were discontinued during the year in respect of two services, one new subsidy agreement was concluded and an application for a new subsidy was received and was still under consideration at the end of the year. Higher subsidy payments were approved for 13 services to meet increased costs.

Subsidies to private operators for water transport services during the calendar year totalled \$7,618,222, an increase of

\$1,022,658 over the previous year.

Member lines of shipping conferences continued to file the relevant documents with the Commission, pursuant to the provisions of the Shipping Conferences Exemption Act. At December 31 documents were filed with the Committee in respect of 47 conferences, representing a total membership of 108 lines. These lines offered 359 services at North American ports, of which 275 services were offered at Canadian ports by 87 lines.

The Committee's advice was requested on 81 applications for waiver of the coasting law, an increase from 38 applications the previous year. In five cases the availability of Canadian ships was confirmed, while no suitable Canadian ships were found to be available in 68 cases. The Committee declined to make recommendations in respect of three applicants. Five applications were withdrawn before final action could be taken. Of the applications approved by the Department of National Revenue, the Committee was subsequently informed that three approvals were not utilized by the applicants.

The Interdepartmental Advisory Committee on the Availability of Certain Canadian-Flag Ships, chaired by the Water Transport Committee, considered 10 applications for the temporary entry of foreign-flag ships to engage in marine geophysical work in Canadian coastal waters. The Advisory Committee recommended the granting of five applications and the denial of five. In one of the cases where the Advisory Committee had recommended the denial of the application

for temporary entry, supplementary information was provided by the applicant and permission was then recommended. However, this application was subsequently withdrawn.

Under the Transport Act of 1938, the Committee granted 11 licences covering 264 ships aggregating 164,768 gross tons. While the total number of licences was the same as for the year 1972, there was an increase of one in respect of the Mackenzie River and a decrease of one with respect to the Great Lakes. Water carriers filed 75 freight tariffs during the year.

INTERNATIONAL TRANSPORT (WATER)

The Commission was involved in a wide range of studies and discussions on subjects related to international maritime transport. The evolution of international transport is making it necessary to draft new international conventions and re-examine existing ones with the view to modifying them in accordance with transportation needs.

The growth of container use in international trade has brought about discussions on legal, economic and technical matters. Further to the United Nations/Inter-governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) conference on international container traffic in 1972 when the Customs Convention on Containers, 1972, and the International Convention for Safe Containers, 1972, were adopted, the Commission is involved in developing procedures which could lead to the ratification of both Conventions and their implementation in Canada.

The Commission has also been preparing a Canadian position on the economic implications of a proposed convention on the international combined transport of goods. For this purpose, the Commission developed an interdepartmental working group which has met regularly on various issues such as liability and documentary problems raised in intermodal transport. It is hoped that a common international agreement, setting out the relationship between carriers and shippers, and taking into account the needs of both developing and developed countries, will be reached by the end of 1975.

Because of its responsibility for the administration of the Shipping Conferences Exemption Act, the Commission has participated in three conferences dealing with the development of a code of conduct for liner conferences.

Canada has been admitted to full membership of the Economic Commission for Europe (ECE). The Commission participated in the Canadian delegation at its first meeting as full member with the ECE group of rapporteurs on container transport.

At the 20th session of the IMCO Legal Committee, the Commission took part in negotiations for the drafting of an international convention which would regulate the contractual responsibility of the shipowner as a carrier of passengers and their luggage. Discussions were to resume in 1974.

MOTOR VEHICLE TRANSPORT

Payments certified for truckers under the Atlantic Region Freight Assistance Act during 1973 amounted to \$14,516,924, compared with \$10,206,792 in 1972. The subsidy program, started in mid-1969,

is similar to the Maritime Freight Rates Act which provides payments on railway freight shipments. (Payments under the MFRA were about \$14,100,000 in 1973).

Subsidy payments to truckers are divided into two categories: Subsidies on the movement of goods out of the "select territory" to other Canadian markets, and subsidies on the movement of goods between points in the select territory.

In both categories truckers are required to apply to the Commission for a certificate making them eligible to file claims for subsidies on specific freight movements.

With respect to outbound movements, 491 truckers held qualifying certificates, an increase of 48 during the year. On movements within the territory, certificates were held by 2,453 truckers, an increase of 677.

Claims for Outbound Movements

In this category 1,266 subsidy claims were filed in 1973 by 327 highway carriers. The Commission certified 1,223 claims for payments totalling \$2,567,284.

Since 1969 there have been 3,903 claims filed on outbound freight traffic and of these 3,808 have been certified for payments amounting to \$7,627,055.

Claims for Intra-territory Movements

There were 8,970 claims filed during 1973 by 1,800 carriers. The Commission certified 8,433 claims for payments totalling \$11,949,600.

The intra-territory subsidy was introduced in September of 1970. Since then there have been 16,782 claims of which 15,746 have been

certified for total payment of \$23,885,368.

*

*

*

The Motor Vehicle Transport Committee approved 73 applications from trucking companies for temporary exemptions under paragraph (x) of Section 11 of the Lord's Day Act. Most of these were for Sunday highway operations in connection with freight traffic which had accumulated as a result of work stoppages and strikes by railway employees.

Since 1967 four trucking companies have been granted continuing permits for Sunday operations. In the fall of 1973 a public hearing was held in Toronto on two applications for similar authority. Decisions were reserved.

*

*

*

The Motor Vehicle Transport Committee received 36 notices during 1973 of proposed acquisitions under Section 27 of the National Transportation Act. Objections to a proposed acquisition were filed with the Commission in only one case which became the subject of a public hearing.

No proposed acquisition has been disallowed by the Committee.

COMMODITY PIPELINES

Part II of the National Transportation Act gives the Commission regulatory authority over commodity pipelines.

A decision in the case of the proposed acquisition by Canadian Pacific Limited of up to 50 per cent of the capital stock of Commercial Solids Pipe Line Company of Toronto was that the proposed acquisition should not be disallowed. The objectors have since filed an application for a review of the decision with the Review Committee.

REVIEW COMMITTEE

Ten applications which were before the Review Committee at the end of 1972 were considered during 1973. In addition, 33 applications were received and considered during the course of the year.

Review actions were initiated in 22 of the 43 cases. Five applications were subsequently withdrawn. In three instances the Committee found that no grounds for review existed.

Of the 22 cases which were reviewed, five resulted in modifications to original decisions. In 10 instances the original decision was reaffirmed.

Nine judgments on appeals were received from the Minister of Transport during 1973. In two instances a review of the original decision was directed. In one instance the issuance of a restricted licence was directed.

At the end of the year one application for review, on which the pleadings were completed, had not yet been dealt with. Twelve applications for review had been received but not yet considered by

the Committee, the pleadings being not yet completed. In addition, eight applications had been referred to the modal committees to conduct the review, on which a decision had not yet been reached.

RESEARCH

Research activity was divided between projects arising from the regulatory work of the modal committees and studies of general problems and issues in transportation.

As part of an ongoing program of studies dealing with the transportation of bulk commodities in Canada, reports were completed on potash and coking coal movements in Western Canada.

The final phase of a major study of containerization and its impact on the transportation industry was completed and a report issued, as well as a report summarizing the main findings of the three-phase project. It is designed to establish a data base for an assessment of container policy.

The Commission continued to monitor the research on slurry pipelines being carried out by the Saskatchewan Research Council. This three-year program was completed late in 1973 and has provided extensive data on the design and performance of pipelines for the movement of metallurgical and thermal coal, iron ore, limestone, potash and sand in slurry form.

Special studies of regional transportation services were carried out in Southwestern Ontario and Newfoundland. Two reports were delivered to the Minister of Transport outlining alternatives for public passenger transport in the area of Southwestern Ontario

where passenger-train services were discontinued in 1970. A third and final report in this series was to be completed early in 1974.

Consultants were retained to carry out an examination of coastal transport along the central and northern coasts of British Columbia and local ferry services in Newfoundland. An interim report was prepared on the operations of the Saint John-Digby ferry across the Bay of Fundy and a further study of this ferry link was scheduled for completion in mid-1974.

A survey of international air travellers on scheduled services was started in order to obtain information for market analysis and an assessment of existing reporting procedures for statistics. Other air matters included an examination of the adequacy of air services in the Atlantic Provinces and an analysis of international markets in preparation for bilateral negotiations.

The Commission sponsored a series of research studies on transportation problems in Western Canada which were carried out by western universities and transportation specialists. These were made public prior to the Western Economic Opportunities Conference in Calgary where transport issues were a prime topic.

Work continued on the development of a computer-based system to aid in the planning of improvements to grain-handling and transportation techniques.

Other research projects included studies of railway productivity, operations by third-level air carriers and the economic effects of extending the Atlantic freight subsidy policy to westbound water traffic.

COMMISSION MEMBERS AND STAFF

One new member, Edward H. LaBorde of Calgary, was appointed to the Commission in 1973 bringing membership to 16, one below the statutory maximum of 17.

At the end of 1973 continuing Commission staff numbered 563, an increase of 17 from the total a year earlier.

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS

TO ELIGIBLE COMPANIES

IN RESPECT OF YEAR 1972

	Amount of Actual Loss Claimed	Payments to December 31, 1973
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 6,470,739	\$ 4,011,880
Section 258 (Guaranteed Branch Lines)	37,760,357	22,930,957
Section 261 (Passenger-Train Services)	124,717,995	91,620,972
Section 272 (Eastern Rates)	<u>6,030,643</u>	<u>6,030,643</u>
TOTAL	<u>\$ 174,979,734</u>	<u>\$ 124,594,452</u>
Section 413 (Equalization Payments)		<u>868,716</u>
	TOTAL	<u>\$ 125,463,168</u>

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS
TO CANADIAN NATIONAL RAILWAYS
IN RESPECT OF YEAR 1972

	Amount of Actual Loss Claimed	Payments to December 31, 1973
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 4,297,368	\$ 2,543,956
Section 258 (Guaranteed Branch Lines)	20,415,166	11,304,524
Section 261 (Passenger-Train Services)	99,612,133	72,554,333
Section 272 (Eastern Rates)	2,765,691	2,765,691
	<hr/>	<hr/>
TOTAL	\$ 127,090,358	\$ 89,168,504
	<hr/>	<hr/>

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS
TO CANADIAN PACIFIC LIMITED
IN RESPECT OF YEAR 1972

	Amount of Actual Loss Claimed	Payments to December 31, 1973
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 2,173,371	\$ 1,467,924
Section 258 (Guaranteed Branch Lines)	17,345,191	11,626,433
Section 261 (Passenger-Train Services)	24,812,886	18,895,489
Section 272 (Eastern Rates)	3,264,952	3,264,952
	<hr/>	<hr/>
TOTAL	\$ 47,596,400	\$ 35,254,798
	<hr/>	<hr/>

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1972

SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1973</u>
<u>Newfoundland</u>			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	\$ 185,678	\$ NIL(2)
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	351,126	NIL(2)
<u>Prince Edward Island</u>			
3. Elmira Spur	Harmony Jct.-Elmira	73,236	NIL(2)
<u>Nova Scotia</u>			
4. Oxford	Tatamagouche-Scotsburn	94,234	NIL(2)
5. Sunny Brae Spur	Ferrona Jct.-Sunny Brae	14,163	NIL(2)
<u>Manitoba</u>			
6. Cabot	Searle-Cabot	26,049	NIL(2)
7. Carman	Roseisle-Notre Dame Jct.	12,123	NIL(2)
8. Carman	Carman-Roseisle	71,421	54,683
9. Hartney	Hartney-Virden	18,449	NIL(2)
10. Inwood	Grosse Isle-Hodgson	193,047	121,366
11. Neepawa	Muir-Carberry Jct.	30,998	18,602
12. Pleasant Point	West Tower-Brandon Jct.	66,901	NIL(2)
13. Rapid City	Hallboro-Rapid City	98,503	60,927
14. Ridgeville	South Jct.-Ridgeville	92,675	NIL(2)
15. Ste. Rose	Ste. Rose-Rorketon	90,938	74,710
16. Wawanesa	Hartney Jct.-M. and B. Jct.	140,236	86,391
17. Winnipegosis	Sifton Jct.-Winnipegosis	71,035	45,737
<u>Saskatchewan</u>			
18. Avonlea	Bengough Jct.-Avonlea	185,760	148,121
19. Bengough	Bengough Jct.-Willowbunch	461,002	371,556
20. Blewett	Luxton-Blewett	20,311	NIL(2)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	Amount of Actual Loss <u>Claimed (1)</u>	Payments to <u>December 31, 1973</u>
<u>Saskatchewan</u>			
21. Bodo (3)	Unity-Bodo	\$ 320,378	\$ 272,194
22. Bolney	Spruce Lake Jct.-Frenchman Butte	134,014	102,293
23. Central Butte	Central Butte-Grainland	17,686	NIL(2)
24. Cut Knife	Rosemound-Carruthers	28,521	23,381
25. Goodwater	Radville Jct.-Goodwater	149,315	123,310
26. Gravelbourg	Tyson-Neidpath	82,626	62,364
27. Hatherleigh	Prinham-Avery	17,318	NIL(2)
28. Main Centre	Mawer-Main Centre	155,068	103,633
29. Meskanaw	Thatch-Lannaw	390,314	304,182
30. Porter	Oban Jct.-Battleford	186,763	163,267
31. Riverhurst	Central Butte-Riverhurst	129,788	101,616
32. Tonkin	Fonehill Jct.-Parkerview	104,142	74,102

Alberta

33. Demay	Camrose Jct.-Ryley	33,750	25,555
34. Dodsland	Loverna-Hemaruka	171,825	148,027
35. Haight	Haight Jct.-Vegreville Jct.	40,512	33,700
36. Kingman	Tofield-Barlee Jct.	30,832	24,239
37. Spondin	Scapa-Spondin	6,631	NIL(2)
TOTAL		<u>\$ 4,297,368</u>	<u>\$ 2,543,956</u>

- (1) Claims for Actual Loss as filed December 11, 1973.
- (2) Payments may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made.
- (3) Minor portion of this line is in Alberta.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1972

SECTION 258 (GUARANTEED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1973</u>
<u>Manitoba</u>			
1. Carman	Carman Jct.-Carman	\$ 63,928	\$ 43,893
2. Carman	Notre Dame Jct.-Belmont	238,852	208,494
3. Cowan	North Jct.-Swan River	329,056	288,087
4. Gladstone	Delta Jct.-Dauphin	162,037(2)	NIL(3)
5. Hartney	Hartney Jct.-Hartney	343,328	306,895
6. Hartney	Belmont-Hartney Jct.	18,652	17,829
7. Herchmer	Gillam-Churchill	296,830(2)	NIL(3)
8. Miami	Morris-Somerset	163,125	134,516
9. Neepawa	Carberry Jct.-Rossburn Jct.	62,320	52,095
10. Neepawa	Rossburn Jct.-Neepawa Jct.	93,675	84,189
11. Notre Dame	Notre Dame Jct.-Notre Dame de Lourdes	36,309	32,000
12. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	130,173	115,633
13. Rapid City	Rapid City-Beulah	115,487	96,558
14. Ridgeville	Ridgeville-Emerson	31,536	27,971
15. Rossburn	Rossburn Jct.-Russell	522,940	467,585
16. Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	30,427	23,130
17. Togo (4)	North Jct.-Kamsack	359,623(2)	NIL(3)
18. Wakopa	Greenway-Neelin	60,633	54,767
<u>Saskatchewan</u>			
19. Aberdeen	Hulan-Duck Lake Jct.	399,411(2)	NIL(3)
20. Acadia Valley (5)	Eyre Jct.-Acadia Valley	115,572	101,933
21. Amiens	Amiens Jct.-England	410,329	378,916
22. Arborfield	Crane-Arborfield	43,446	10,272
23. Assiniboine	Canora-Mutchler	122,605(2)	NIL(3)
24. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	300,583	265,706
25. Big River	Big River Jct.-Big River	95,535(2)	NIL(3)
26. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	521,918	451,723
27. Brooksby	Naisberry Jct.-Carrot River	282,307(2)	NIL(3)
28. Carlton	Dalmeny-Carlton	160,348	137,076
29. Central Butte	Moose Jaw Jct.-Central Butte	326,559	293,231
30. Chelan	Reserve-Crooked River	288,682	258,268
31. Conquest	Dunblane-Beechy	330,407	280,748
32. Conquest	Conrose Jct.-Dunblane	374,879	340,925
33. Corning	Peebles-Handsworth	102,737	86,289
34. Cromer	Maryfield-Kipling	317,555	273,255

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1973</u>
<u>Saskatchewan</u>			
35. Cudworth	Norco Spur Jct.-Cudworth Jct.	\$ 484,061	\$ 421,833
36. Cut Knife	Cut Knife Jct.-Rosemound	39,562	33,097
37. Dodsland	Biggar-Loverna	533,721	461,754
38. Elrose	Conquest Jct.-Elrose Jct.	948,260	802,078
39. Erwood (6)	Whitmore-Hudson Bay	100,234	85,772
40. Glenavon	Kipling-McCallum	613,967	546,823
41. Gravelbourg	Gravelbourg Jct.-Claybank	12,848	7,706
42. Gravelbourg	Mossbank-Tyson	548,287	477,993
43. Langham	Langham Jct.-Brada	360,958(2)	NIL(3)
44. Lewvan	Minard Jct.-North Regina	717,206(2)	NIL(3)
45. Mantario	Glidden-Alsask	447,595	388,989
46. Margo	Kamsack-Humboldt Jct.	771,189(2)	NIL(3)
47. Meskanaw	Melfort-Thatch	18,569	17,678
48. Northgate	Northgate-Lampman	445,640(2)	NIL(3)
49. Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood	126,841(2)	NIL(3)
50. Preeceville	Lillian-Kelvington	375,893	332,510
51. Qu'Appelle	Birmingham Jct.-Qu'Appelle	292,877(2)	NIL(3)
52. Rhein	Ross Jct.-Wroxton Jct.	172,321	150,264
53. Robinhood	Speers Jct.-Turtleford Jct.	526,208	483,230
54. Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley	693,166(2)	NIL(3)
55. St. Brieux	Thatch-Humboldt Jct.	318,046	277,473
56. Tisdale	Mutchler-Prince Albert	653,950(2)	NIL(3)
57. Tonkin (6)	Russell-Fonehill Jct.	253,021	219,814
58. Turtleford	North Battleford-St. Walburg	523,515	468,173
59. Weyburn	Talmage-Radville	274,302	234,457
60. White Bear	Eston-White Bear	276,542	241,171
<u>Alberta</u>			
61. Alliance	Alliance Jct.-Alliance	168,683(2)	NIL(3)
62. Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	253,751	222,105
63. Drumheller	Endiang Jct.-Sarcee Yard	533,992(2)	NIL(3)
64. Endiang	Endiang Jct.-Warden Jct.	235,674	215,571
65. Endiang	Warden-Nevis	17,500	16,143
66. Oyen	Elrose Jct.-Hanna	443,980(2)	NIL(3)
67. Stettler	Ferlow Jct.-Dinosaur	422,899	367,906
68. Three Hills	Mirror-Hubalta	558,104(2)	NIL(3)
TOTAL		\$ 20,415,166	\$ 11,304,524

(1) Claims for Actual Loss as filed March 22, 1973 unless otherwise indicated.

(2) Claims for Actual Loss as filed August 7, 1973.

(3) Acceptable documentation supporting these claims has not been filed.

(4) Minor portion of this line is in Saskatchewan.

(5) Minor portion of this line is in Alberta.

(6) Minor portion of this line is in Manitoba.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1972

SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to December 31, 1973 (80% of Certified)</u>
1. Quebec-La Malbaie-Clermont	\$ 212,096	\$ 196,809	\$ 157,447
2. Montreal-Gaspe-Moncton	4,818,497	4,450,037	3,560,030
3. Montreal-Halifax/Sydney	16,469,323	14,352,981	11,482,385
4. Sydney-Truro-Halifax	864,383	790,817	632,654
5. Kingston-Toronto	260,821	233,434	186,747
6. Montreal/Quebec-Chicoutimi	2,629,808	2,484,951	1,987,961
7. Quebec-Cochrane/Noranda	3,655,280	3,465,832	2,772,666
8. Montreal-Sherbrooke/Coaticook	488,042	451,019	360,815
9. Ottawa-Belleville	378,936	354,231	283,385
10. Richmond-Lyster-Quebec	192,264	182,982	146,386
11. Toronto-Stratford	464,294	431,878	345,502
12. Toronto-North Bay-Kapuskasing	1,681,621	1,484,102	1,187,282
13. Toronto-Niagara Falls	1,071,041	969,872	775,898
14. Winnipeg-Thompson-Churchill	5,263,499	4,924,331	3,939,465
15. Edmonton-Drumheller	361,191	332,341	265,873
16. Edmonton-North Battleford	530,432	473,877	379,102
17. Jasper-Prince Rupert	2,647,641	2,527,823	2,022,258
18. Montreal/Toronto-Vancouver	33,945,204	31,743,350	25,394,680
19. Deux-Montagnes-Grenville	72,414	69,902	55,922
20. Moncton-Saint John	947,409	885,788	708,630
21. Winnipeg-Thunder Bay North	454,498	430,218	344,174
22. Saskatoon-The Pas	274,013	258,046	206,437
23. Edmonton-Grand Centre	365,295	NIL(2)	NIL(2)
24. Toronto-Stouffville	328,765	276,433	221,146
25. Ottawa-Brockville	1,420,985	1,310,319	1,048,255
26. Regina-Saskatoon-Prince Albert	583,195	548,018	438,414
27. Prince Albert-Hudson Bay	28,701	27,339	21,871
28. Hearst-Nakina	36,189	32,209	25,767
29. Hornepayne-Manitouwadge	54,739	40,920	32,736
30. Dauphin-Winnipegosis	15,279	14,430	11,544
31. Wabowden-Gillam-Churchill	27,976	26,536	21,229
32. Thunder Bay North-Sioux Lookout	48,414	45,906	36,725
33. Flin Flon-Osborne Lake	38,348	36,503	29,202
34. The Pas-Lynn Lake	78,722	70,159	56,127

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to December 31, 1973 (80% of Certified)</u>
35. McBride-Prince George	\$ 77,005	\$ 51,925	\$ 41,540
36. Toronto-Sarnia	2,708,755	2,480,149	1,984,119
37. Montreal-Quebec	2,355,291	2,135,737	1,708,590
38. Montreal-Toronto	7,813,084	6,742,603	5,394,082
39. Toronto-Windsor	3,485,632	3,102,699	2,482,159
40. Montreal-Ottawa	2,073,271	1,899,924	1,519,939
41. Toronto-Guelph	<u>389,780</u>	<u>356,486</u>	<u>285,189</u>
TOTAL	<u>\$ 99,612,133</u>	<u>\$ 90,692,916</u>	<u>\$ 72,554,333</u>

(1) Claims for Actual Loss as filed November 22, 1973.

(2) Payment may be recommended only in respect of services determined to be "uneconomic". No determination has been made.

CANADIAN PACIFIC LIMITED

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1972

SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1973</u>
<u>New Brunswick</u>			
1. Minto	Minto-Pennlyn	\$ 27,271	\$ NIL (2)
2. Shore Line	Allan Cot-St. George	88	NIL (2)
<u>Quebec</u>			
3. Q.C.R. Tring	Tring Jct.-Megantic	37,475	NIL (2)
4. St. Guillaume	Ste. Rosalie-St. Guillaume	5,808	NIL (2)
<u>Ontario</u>			
5. Eganville	Payne-Douglas	21,271	16,848
6. Port McNicoll	Coldwater-Port McNicoll	6,129	NIL (2)
7. Renfrew Spur	Renfrew-Calabogie	3,703	NIL (2)
<u>Manitoba</u>			
8. Boissevain	Boissevain-Lauder	57,945	32,011
9. Carman	Roland-Plum Coulee	21,688	15,509
10. Varcoe	MacGregor-Wellwood	25,419	NIL (2)
11. Varcoe	Moorepark-Varcoe	13,078	NIL (2)
<u>Saskatchewan</u>			
12. Asquith	Urban-Baljennie	183,009	133,178
13. Big Gully	Lloydminster-Hillmond	100,626	80,358
14. Colony	Rockglen-Killdeer	78,073	53,451
15. Hatton	Hatton-Golden Prairie	80,880	57,105
16. Kelfield	Brass-Kelfield	118,081	95,948
17. Kisbey	Stoughton-Weyburn	118,879	82,496
18. Matador	Gunnworth-Matador	266,450	226,843
19. McMorran	Milden-McMorran	231,412	162,623
20. Medstead	Healy-Panton	51,283	34,244
21. Rosetown	Perdue-North Rosetown	158,231	121,725
22. Stewart Valley	Baird-Stewart Valley	94,962	69,472
23. Whitkow	Pierard-Redfield	48,733	40,387

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1973</u>
<u>Alberta</u>			
24. Cardston	Cardston-Glenwood	\$ 80,266	\$ 51,070
25. Cassils	Cassils-Scandia	31,549	20,902
26. Irricana	Hamlet-Irricana	59,680	40,563
27. Rosemary	Rosemary-East Coulee	107,870	53,296
28. Suffield	Suffield-Hays	92,831	49,405
29. Woolford	Raley-Whisky Gap	48,728	30,490
<u>British Columbia</u>			
30. Nicola Spur	Merritt-Nicola	<u>1,953</u>	<u>NIL (2)</u>
TOTAL		<u>\$ 2,173,371</u>	<u>\$ 1,467,924</u>

(1) Claims for Actual Loss as filed August 7, 1973.

(2) Payment may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made.

CANADIAN PACIFIC LIMITED

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1972

SECTION 258 (GUARANTEED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1973</u>
<u>Manitoba</u>			
1. Alida (2)	Lauder-Alida	\$ 175,439	\$ 119,115
2. Arborg	M. 5.4-Arborg	124,407	49,126
3. Glenboro	M. 6.0-Souris	194,755	NIL
4. Lac du Bonnet	M. 5.9-Molson	53,396	NIL
5. La Riviere	M. 11.5-La Riviere	106,972	NIL
6. Lenore	Forrest-Lenore	135,130	83,557
7. Lyleton	Deloraine-Lyleton	112,044	68,725
8. Miniota	Brandon-Miniota	179,576	83,342
9. Napinka	La Riviere-Napinka	426,593	276,892
10. Russell	Binscarth-Inglis	82,927	49,772
11. Snowflake	Wood Bay-Snowflake	44,929	28,883
12. Winnipeg Beach	Gimli-Riverton	74,680	45,253
<u>Saskatchewan</u>			
13. Altawan (3)	Shaunavon-Manyberries	539,257	375,190
14. Amulet	M. 30.9-Cardross	108,992	86,095
15. Arcola (4)	Schwitzer-Arcola	313,038	180,183
16. Assiniboia	Amulet-Assiniboia	305,966	203,014
17. Bromhead	Gladmar-Minton	52,160	41,117
18. Bromhead	Tribune Spur	57,038	45,114
19. Bulyea	Neudorf-Bulyea	640,635	484,893
20. Colonsay	Euston-Colonsay	416,266	290,058
21. Dunelm	Player-Simmie	120,959	90,507
22. Expanse	Curle-Assiniboia	205,844	89,574
23. Fife Lake	Assiniboia-Big Beaver	502,504	381,768
24. Kerrobert	Outlook-Kerrobert	798,426	600,556
25. Kisbey	Arcola-Stoughton	124,111	86,817
26. Lloydminster	Wilkie-Lloydminster	547,676	371,134
27. Macklin	Kerrobert-Macklin	345,991	270,060
28. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	404,271	268,344
29. Melfort	Lanigan-Gronlid	551,935	401,546
30. Neudorf	Rocanville-Neudorf	352,787	233,519
31. Notukeu	Notukeu-Val Marie	736,791	582,756
32. Outlook	Moose Jaw-Outlook	714,070	469,432
33. Pennant	Wickett-Verlo	131,757	93,554
34. Reford	Kerrobert-Wilkie	224,837	165,678

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	Amount of Actual Loss <u>Claimed (1)</u>	Payments to <u>December 31, 1973</u>
<u>Saskatchewan</u>			
35. Shamrock	Archive-Hak	\$ 421,573	\$ 284,654
36. Shaunavon	Assiniboia-Shaunavon	1,157,339	918,897
37. Tisdale	Goudie-Nipawin	246,718	39,140
38. Tyvan	Stoughton-Regina	267,599	135,969
39. Vanguard	Swift Current-Meyronne	355,909	260,242
40. Wishart	Foam Lake-Wishart	158,462	129,803
41. White Fox	Nipawin-Sharpe	354,672	248,339
42. Wood Mountain	Ogle-Mankota	378,048	281,859
<u>Alberta</u>			
43. Bassano	Empress-Bassano	314,609	146,513
44. Burstall	Schuler Spur	66,100	52,752
45. Cardston	Stirling-Cardston	125,044	45,133
46. Coronation (2)	Kerrobert-Coronation	562,207	403,065
47. Crossfield	Collicutt-Cremona	95,735	71,638
48. Furness (2)	Epping-Paradise Valley	160,739	132,999
49. Hoadley	Truman-Breton	58,091	13,821
50. Irricana	Bassano-Hamlet	129,561	56,053
51. Lacombe	Coronation-Lacombe	300,733	123,655
52. Lomond	Lomond-Eltham	312,097	218,380
53. Stirling	Manyberries-Stirling	506,009	371,405
54. Strathmore	Gleichen-Langdon	111,711	58,983
55. Suffield	Hays-Lomond	188,253	122,136
56. Vegreville	Vegreville-Willingdon	105,608	84,297
57. Willingdon	Clover Bay-Lloydminster	1,062,215	811,126
TOTAL		\$ 17,345,191	\$ 11,626,433

(1) Claims for Actual Loss as filed February 2, 1973.

(2) Minor portion of this line is in Saskatchewan.

(3) Minor portion of this line is in Alberta.

(4) Minor portion of this line is in Manitoba.

CANADIAN PACIFIC LIMITED

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1972

SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to December 31, 1973 (80% of Certified)</u>
1. Halifax-Yarmouth	\$ 483,548	\$ 414,434	\$ 331,547
2. Montreal-Saint John	2,106,733	1,948,629	1,558,903
3. Montreal-Quebec	1,302,879	1,150,050	920,040
4. Montreal-Mont Laurier	140,331	126,537	101,230
5. Montreal-Ottawa (N.S.)	344,188	300,116	240,093
6. Montreal/Toronto-Vancouver	18,560,407	18,026,626	14,421,301
7. Toronto-Havelock	255,506	217,863	174,290
8. Toronto-Hamilton	202,437	190,381	152,305
9. Sudbury-Sault Ste. Marie	333,951	315,414	252,331
10. Sudbury-White River	417,512	376,889	301,511
11. Calgary-Edmonton	665,394	552,423	441,938
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
TOTAL	\$ 24,812,886	\$ 23,619,362	\$ 18,895,489
	<hr/>	<hr/>	<hr/>

(1) Claims for Actual Loss as filed July 20, 1973.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION (NIPISSING CENTRAL RAILWAY)

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1972

SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to December 31, 1973 (80% of Certified)</u>
1. Swastika-Noranda	\$ 292,976	\$ 213,938	\$ 171,150

(1) Claim for Actual Loss as filed April 2, 1973.

PAYMENTS UNDER SECTION 413 OF RAILWAY ACT
TO COMPANIES OTHER THAN CANADIAN NATIONAL RAILWAYS,
CANADIAN PACIFIC LIMITED, AND
ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION (NIPISSING CENTRAL RAILWAY)
IN RESPECT OF YEAR 1972

	<u>Payments to</u> <u>December 31, 1973</u>
Algoma Central Railway	\$ 137,326
Burlington Northern Inc.	2,857
Burlington Northern (Manitoba) Limited	42,993
Napierville Junction Railway Company	4,512
Northern Alberta Railways Company	372,950
Penn Central Transportation Company	23,902
The Canada and Gulf Terminal Railway Company	27,895
The Chesapeake and Ohio Railway Company	33,793
The Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company	64,304
Canada Steamship Lines, Limited	158,184
	<hr/>
	\$ 868,716
	<hr/> <hr/>

Canadian Transport Commission
Railway Transport Committee
Rail Services Analysis Branch
December 31, 1973.

PAIEMENTS VERSÉS EN VERTU DE L'ARTICLE 413 DE LA

LOI SUR LES CHEMINS DE FER AUX COMPAGNIES AUTRES QUE LE

CANADIEN NATIONAL, LE CANADIEN PACIFIQUE ET LA

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION (NIPISSING CENTRAL RAILWAY)

POUR L'ANNÉE 1972

Paiements versés
au 31 décembre 1973

\$ 137,326	Algoma Central Railway
2,857	Burlington Northern Inc.
42,993	Burlington Northern (Manitoba) Limited
4,512	Napierville Junction Railway Company
372,950	Northern Alberta Railways Company
23,902	Penn Central Transportation Company
27,895	The Canada and Gulf Terminal Railway Company
33,793	The Chesapeake and Ohio Railway Company
64,304	The Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company
158,184	Canada Steamship Lines, Limited

\$ 868,716

Commission canadienne des transports
Comité des transports par chemin de fer
Section de l'analyse des services de chemin de fer
Le 31 décembre 1973.

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1972

ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Services de trains de voyageurs		Pertes réelles réclamées (1)		Pertes réelles certifiées		Paiements versés au 31 décembre 1973 (80% des pertes réelles certifiées)	
1. Swastika-Noranda		\$ 292,976		\$ 213,938		\$ 171,150	
(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises avant le 2 avril 1973.							

CANADIEN PACIFIQUE

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1972

ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Services de trains de voyageurs		Pertes réelles réclamées (1)		Pertes réelles certifiées		Palements versés au 31 décembre 1973	
1.	Halifax-Yarmouth	\$	483,548	\$	414,434	\$	331,547
2.	Montréal-Saint-John	2,106,733		1,948,629		1,558,903	
3.	Montréal-Québec	1,302,879		1,150,050		920,040	
4.	Montréal-Mont Laurier	140,331		126,537		101,230	
5.	Montréal-Ottawa (C.N.)	344,188		300,116		240,093	
6.	Montréal/Toronto-Vancouver	18,560,407		18,026,626		14,421,301	
7.	Toronto-Havelock	255,506		217,863		174,290	
8.	Toronto-Hamilton	202,437		190,381		152,305	
9.	Sudbury-Sault Ste. Marie	333,951		315,414		252,331	
10.	Sudbury-White River	417,512		376,889		301,511	
11.	Calgary-Edmonton	665,394		552,423		441,938	
TOTAL		\$ 24,812,886		\$ 23,619,362		\$ 18,895,489	

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles
soumises avant le 20 juillet 1973.

Subdivision

Entre

Pertes
réelles
réclamées (1)

Paiements versés au
31 décembre 1973

Saskatchewan

35. Shamrock	Archive-Hak	\$ 421,573	\$ 284,654
36. Shaunavon	Assiniboia-Shunavon	1,157,339	918,897
37. Tisdale	Coudale-Nipawin	246,718	39,140
38. Tyvan	Stoughton-Regina	267,599	135,969
39. Vanguard	Swift Current-Meyronne	355,909	260,242
40. Wishart	Foam Lake-Wishart	158,462	129,803
41. White Fox	Nipawin-Sharp	354,672	248,339
42. Wood Mountain	Ogle-Mankota	378,048	281,859

Alberta

43. Bassano	Empress-Bassano	314,609	146,513
44. Burstall	Schuler Spur	66,100	52,752
45. Cardston	Stirling-Cardston	125,044	45,133
46. Coronation (2)	Kerrobert-Coronation	562,207	403,065
47. Crossfield	Collis-Cremona	95,735	71,638
48. Furness (2)	Epping-Paradise Valley	160,739	132,999
49. Hoadley	Truman-Breton	58,091	13,821
50. Irricana	Bassano-Hamlet	129,561	56,053
51. Lacombe	Coronation-Lacombe	300,733	123,655
52. Lomond	Lomond-Eltham	312,097	218,380
53. Stirling	Manlybert-Stirling	506,009	371,405
54. Strathmore	Gleichen-Langdon	111,711	58,983
55. Suffield	Hays-Lomond	188,253	122,136
56. Vegreville	Vegreville-Willingdon	105,608	84,297
57. Willingdon	Clover Bay-Lloydminster	1,062,215	811,126

TOTAL

\$ 17,345,191

\$ 11,626,433

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles
soumises avant le 2 février 1973.
- (2) Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.
- (3) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.
- (4) Se prolonge en Manitoba sur une faible distance.

ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION OBLIGATOIRE)

Mantoba	
Subdivsion	Entre
1. Alda (2)	Lauder-Alda
2. Arborg	M. 5.-Arborg
3. Glenboro	M. 6.-Souris
4. Lac du Bonnet	M. 5.-Molson
5. La Rivière	M. 11.5-La Rivière
6. Lenore	Forrest-Lenore
7. Lyleton	Dolrairie-Lyleton
8. Minota	Brandon-Minota
9. Nipinka	La Rivière-Nipinka
10. Russell	Blancarth-Ingis
11. Snowflake	Wood Bay-Snowflake
12. Winnipeg Beach	Gimli-Riverton
1. Alda (2)	\$ 175,439
2. Arborg	124,407
3. Glenboro	194,755
4. Lac du Bonnet	53,396
5. La Rivière	106,972
6. Lenore	135,130
7. Lyleton	112,044
8. Minota	179,576
9. Nipinka	426,593
10. Russell	82,927
11. Snowflake	44,929
12. Winnipeg Beach	74,680
Pertes réelles réclamées (1)	\$ 119,115
Palements versés au 31 décembre 1973	49,126
	NEANT
	NEANT
	NEANT
	83,342
	276,892
	49,772
	28,883
	45,253

Pertes
réelles
réclamées (1)

Subdivision
Entre

Paiements versés au
31 décembre 1973

Alberta

24. Cardston	Cassils	Cassils-Scandia	Cardston-Clenwood	\$	80,266	\$	51,070
25. Cassils					31,549		20,902
26. Irricana		Hamlet-Irricana			59,680		40,563
27. Rosemary		Rosemary-East Coulee			107,870		53,296
28. Suffield		Suffield-Hays			92,831		49,405
29. Woolford		Raley-Whisky Gap			48,728		30,490

Colombie Britannique

30. Nicola Spur	Merritt-Nicola	1,953	NEANT (2)
-----------------	----------------	-------	-----------

TOTAL

\$ 2,173,371	\$ 1,467,924
--------------	--------------

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises avant le 7 août 1973.
- (2) Des paiements ne sont recommandés que s'il a été jugé que les embranchements sont "non-rentables". Aucune détermination n'a été faite dans ce cas.

CANADIEN PACIFIQUE

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1972

ARTICLE 256 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION LIBRE)

Subdivision		Entre		Pertes réelles réclamées (1)		Paiements versés au 31 décembre 1973	
<hr/>							
Nouveau-Brunswick							
1.	Minto	Minto-Pennlyn	\$	27,271	\$	NEANT (2)	NEANT (2)
2.	Shore Line	Allan Cot-St. George		88		NEANT (2)	NEANT (2)
<hr/>							
Quebec							
3.	Q.C.R. Tring	Tring Jct.-Mégantic		37,475		NEANT (2)	NEANT (2)
4.	St. Guillaume	Ste.Rosalie-St. Guillaume		5,808		NEANT (2)	NEANT (2)
<hr/>							
Ontario							
5.	Eganville	Payne-Douglas		21,271		NEANT (2)	16,848
6.	Port McNicoll	Coldwater-Port McNicoll		6,129		NEANT (2)	
7.	Renfrew Spur	Renfrew-CalaBogle		3,703		NEANT (2)	
<hr/>							
Manitoba							
8.	Bolssevain	Bolssevain-Lauder		57,945		32,011	
9.	Carman	Roland-Plum Coulee		21,688		15,509	
10.	Varcoe	Macgregor-Wellwood		25,419		NEANT (2)	
11.	Varcoe	Moorepark-Varcoe		13,078		NEANT (2)	
<hr/>							
Saskatchewan							
12.	Asquith	Urban-BalJennie		183,009		133,178	
13.	Big Gully	Lloydminster-Hillmond		100,626		80,358	
14.	Colony	Rockglen-Killdeer		78,073		53,451	
15.	Hatton	Hatton-Golden Prairie		80,880		57,105	
16.	Kelfield	Brass-Kelfield		118,081		95,948	
17.	Kisbey	Stoughton-Weyburn		118,879		82,496	
18.	Matador	Gunnworth-Matador		266,450		226,843	
19.	McMorran	Milden-McMorran		231,412		162,623	
20.	Medstead	Healy-Panton		51,283		34,244	
21.	Rosetown	Perdue-North Rosetown		158,231		121,725	
22.	Stewart Valley	Baird-Stewart Valley		94,962		69,472	
23.	Whitkow	Pierard-Redfield		48,733		40,387	

Paiements versés au
 31 décembre 1973
 (80% des pertes
 certifiées)

Pertes
 réelles
 certifiées

Pertes
 réelles
 réclamées (1)

Services de trains de voyageurs

35. McBride-Prince George	\$ 77,005	\$ 51,925	\$ 41,540
36. Toronto-Sarnia	2,708,755	2,480,149	1,984,119
37. Montréal-Québec	2,355,291	2,135,737	1,708,590
38. Montréal-Toronto	7,813,084	6,742,603	5,394,082
39. Toronto-Windsor	3,485,632	3,102,699	2,482,159
40. Montréal-Ottawa	2,073,271	1,899,924	1,519,939
41. Toronto-Guelph	389,780	356,486	285,189
TOTAL	\$ 99,612,133	\$ 90,692,916	\$ 72,554,333

(1) Réclamations en dédommagement des pertes
 réelles soumises avant le 22 novembre 1973.
 Des paiements ne sont recommandés que s'il
 a été jugé que les embranchements sont
 "non-rentables". Aucune détermination n'a
 été faite dans ce cas.

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1972

ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1972		SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS	
Palements versés au 31 décembre 1973 (80% des pertes certifiées)	Pertes réelles (80% des pertes certifiées)	Pertes réelles (80% des pertes certifiées)	Pertes réelles (80% des pertes certifiées)
157,447 \$	196,809 \$	212,096 \$	212,096 \$
3,560,030	4,450,037	4,818,497	4,818,497
11,482,385	14,352,981	16,469,323	16,469,323
632,654	790,817	864,383	864,383
186,747	233,434	260,821	260,821
1,987,961	2,484,951	2,629,808	2,629,808
2,772,666	3,465,832	3,655,280	3,655,280
360,815	451,019	488,042	488,042
283,385	354,231	378,936	378,936
146,386	182,982	192,264	192,264
345,502	431,878	464,294	464,294
1,187,282	1,484,102	1,681,621	1,681,621
775,898	969,872	1,071,041	1,071,041
3,939,465	4,924,331	5,263,499	5,263,499
265,873	332,341	361,191	361,191
379,102	473,877	530,432	530,432
2,022,258	2,527,823	2,647,641	2,647,641
25,394,680	31,743,350	33,945,204	33,945,204
55,922	69,902	72,414	72,414
708,630	885,788	947,409	947,409
344,174	430,218	454,498	454,498
206,437	258,046	274,013	274,013
221,146	276,433	328,765	328,765
1,048,255	1,310,319	1,420,985	1,420,985
438,414	548,018	583,195	583,195
21,871	27,339	28,701	28,701
25,767	32,209	36,189	36,189
32,736	40,920	54,739	54,739
11,544	14,430	15,279	15,279
21,229	26,536	27,976	27,976
36,725	45,906	48,414	48,414
29,202	36,503	38,348	38,348
56,127	70,159	78,722	78,722

1. Québec-La Malbaie-Clermont	28. Hearst-Nakina	25. Ottawa-Brockville	22. Saskatchewan-The Pas	19. Deux-Montagnes-Grenville	17. Jasper-Prince Rupert	16. Edmonton-North Battleford	15. Edmonton-Drumheller	14. Winnipeg-Thompson-Churchill	13. Toronto-Niagara Falls	12. Toronto-North Bay-Kapuskasing	11. Toronto-Stratford	10. Richmond-Lyster-Québec	9. Ottawa-Bellville	8. Montréal-Sherbrooke/Coaticook	7. Québec-Cochrane/Noranda	6. Montréal/Québec-Chicoutimi	5. Kingston-Toronto	4. Sydney-Turo-Halifax	3. Montréal-Halifax/Sydney	2. Montréal-Gaspé-Moncton	1. Québec-La Malbaie-Clermont
34. The Pas-Lynn Lake	27. Prince Albert-Hudson Bay	26. Regina-Saskatoon-Prince Albert	23. Edmonton-Grand Centre	18. Montréal/Toronto-Vancouver	17. Jasper-Prince Rupert	16. Edmonton-North Battleford	15. Edmonton-Drumheller	14. Winnipeg-Thompson-Churchill	13. Toronto-Niagara Falls	12. Toronto-North Bay-Kapuskasing	11. Toronto-Stratford	10. Richmond-Lyster-Québec	9. Ottawa-Bellville	8. Montréal-Sherbrooke/Coaticook	7. Québec-Cochrane/Noranda	6. Montréal/Québec-Chicoutimi	5. Kingston-Toronto	4. Sydney-Turo-Halifax	3. Montréal-Halifax/Sydney	2. Montréal-Gaspé-Moncton	1. Québec-La Malbaie-Clermont

Saskatchewan

Norco Spur Jct.-Cudworth Jct.
Cut Knife Jct.-Rosemount
Biggar-Loverna

Conquest Jct.-Elrose Jct.

Whitmore-Hudson Bay

Kipling-McCallum
Gravelbourg Jct.-Claybank

Mossbank-Tyson

Langham Jct.-Brada

Mhnaud Jct.-North Regina

Gildeden-Alsask

Kamsack-Humboldt Jct.

Melfort-Thatch

Northgate-Lampman

Paddockwood Jct.-Paddockwood

Lillian-Kelvington

Birmingham Jct.-Qu'Appelle

Ross Jct.-Woxton Jct.

Speers Jct.-Turtleford Jct.

Rosetown

St. Brieux

Thatch-Humboldt Jct.

Mutchie-Prince Albert

Russell-Tonehill Jct.

North Battleford-St. Walburg

Talmage-Kadville

Eston-White Bear

35. Cudworth
36. Cut Knife
37. Dodsland
38. Elrose
39. Erwood (6)
40. Glenavon
41. Gravelbourg
42. Gravelbourg
43. Langham
44. Lewvan
45. Mantario
46. Margo
47. Meskanaw
48. Northgate
49. Paddockwood
50. Preeceville
51. Qu'Appelle
52. Rhein
53. Robinhoo
54. Rosetown
55. St. Brieux
56. Tisdale
57. Tonkin (6)
58. Turtleford
59. Weyburn
60. White Bear

Alberta

61. Alliance
62. Athabasca
63. Drumheller
64. Endiang
65. Endiang
66. Oyen
67. Stettler
68. Three Hills

Alliance Jct.-Alliance
Mortin Jct.-Athabasca
Endiang Jct.-Sarcee Yard
Endiang Jct.-Warden Jct.
Warden-Nevis
Elrose Jct.-Hanna
Farlow Jct.-Dinosaur
Mirror-Hubalta

TOTAL

\$ 20,415,166

\$ 11,304,524

168,683(2)
533,992(2)
235,674
17,500
443,980(2)
422,899
558,104(2)

NEANT (3)
222,105
NEANT (3)
215,571
16,143
NEANT (3)
367,906
NEANT (3)

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles
soumises avant le 22 mars 1972, sauf indication
contraire.

(2) Réclamations en dédommagement des pertes réelles
soumises avant le 7 août 1973.

(3) Aucune documentation acceptable à l'appui de ces
réclamations n'a été soumise.

(4) Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.

(5) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.

(6) Se prolonge en Manitoba sur une faible distance.

CANADIEN NATIONAL

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1972

ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION OBLIGATOIRE)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclâmées (1)	Palements versés au 31 décembre 1973
Manitoba			
1. Carman	Carman Jct.-Carman	63,928	43,893
2. Carman	Notre Dame Jct.-Belmont	238,852	208,494
3. Cowan	North Jct.-Swan River	329,056	288,087
4. Gladstone	Delta Jct.-Dauphin	162,037 (2)	NEANT (3)
5. Hartney	Hartney Jct.-Hartney	343,328	306,895
6. Hartney	Belmont-Hartney Jct.	18,652	17,829
7. Herchmer	Gillam-Churchill	296,830 (2)	NEANT (3)
8. Miami	Morris-Somersel	163,125	134,516
9. Neepawa	Carberry Jct.-Rossburn Jct.	62,320	52,095
10. Neepawa	Rossburn Jct.-Neepawa Jct.	93,675	84,189
11. Notre Dame	Notre Dame Jct.-Notre Dame de Lourdes	36,309	32,000
12. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	130,173	115,633
13. Rapid City	Rapid City-Beulah	115,487	96,558
14. Ridgville	Ridgville-Emerson	31,536	27,971
15. Rossburn	Rossburn Jct.-Russell	522,940	467,585
16. Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	30,427	23,130
17. Togo (4)	North Jct.-Kamsack	359,623 (2)	NEANT (3)
18. Wakopa	Greenway-Neelin	60,633	54,767
Saskatchewan			
19. Aberdeen	Hulan-Duck Lake Jct.	399,411 (2)	NEANT (3)
20. Acadia Valley (5)	Eyre Jct.-Acadia Valley	110,572	101,933
21. Amiens	Amiens Jct.-England	410,329	378,916
22. Arborfield	Crane-Arborfield	43,446	10,272
23. Assiniboine	Canora-Mutichler	122,605 (2)	NEANT (3)
24. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	300,583	265,706
25. Big River	Big River Jct.-Big River	95,535 (2)	NEANT (3)
26. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	521,918	451,723
27. Brooksbys	Natleberry Jct.-Carrot River	282,307 (2)	NEANT (3)
28. Carlton	Dalmeny-Carlton	160,348	137,076
29. Central Butte	Moose Jaw Jct.-Central Butte	326,559	293,231
30. Cheilan	Reserve-Crooked River	288,682	258,268
31. Conquest	Dunblane-Beechy	330,407	280,748
32. Conquest	Conrose Jct.-Dunblane	374,879	340,925
33. Cornling	Peebles-Handsworth	102,737	86,289
34. Cromer	Maryfield-Kipling	317,555	273,255

Paiements versés
31 décembre 19

Pertes
réclamées (1)

Entre

Subdivision

Saskatchewan

272,194	\$	320,378
102,293		134,014
NEANT (2)		17,686
23,381		28,521
123,310		149,315
62,364		82,626
NEANT (2)		17,318
103,633		155,068
304,182		390,314
163,267		186,763
101,616		129,788
74,102		104,142

21. Bodo (3)	Unity-Bodo	\$ 320,378
22. Bolney	Spruce Lake Jct.-Frenchman Butte	134,014
23. Central Butte	Central Butte-Grainland	17,686
24. Cut Knife	Rosemound-Carruthers	28,521
25. Goodwater	Radville Jct.-Goodwater	149,315
26. Gravelbourg	Tyson-Neidpath	82,626
27. Hatherleigh	Prinham-Avery	17,318
28. Main Centre	Mawer-Main Centre	155,068
29. Meskanaw	Thatch-Lannaw	390,314
30. Porter	Oban Jct.-Battelford	186,763
31. Riverhurst	Central Butte-Riverhurst	129,788
32. Tonkin	Fonehill Jct.-Parkerview	104,142

Alberta

33. Demay	Camrose Jct.-Ryley	33,750
34. Dodsland	Loverna-Hemauka	171,825
35. Haight	Haight Jct.-Vegreville Jct.	40,512
36. Kingman	Tofield-Barlee Jct.	30,832
37. Spondin	Scapa-Spondin	6,631

TOTAL \$ 4,297,368

\$ 2,543,956

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises avant le 11 décembre 1973.
- (2) Des paiements ne sont recommandés que s'il a été jugé que les embranchements sont "non rentables". Aucune détermination n'a été faite dans ce cas.
- (3) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.

CANADIEN NATIONAL

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1972

ARTICLE 256 (EMBRANCHEMENT EN EXPLOITATION LIBRE)

Subdivision		Terre-Neuve	
Butre		réelles réclamées (1)	
		31 décembre 1973	
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	\$ 185,678	NEANT (2)
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	351,126	NEANT (2)
Ile-du-Prince-Edouard			
3. Elmitra Spur	Harmony Jct.-Elmitra	73,236	NEANT (2)
Nouvelle-Ecosse			
4. Oxford	Tatamagouche-Scotsburn	94,234	NEANT (2)
5. Sunny Brae Spur	Ferrona Jct.-Sunny Brae	14,163	NEANT (2)
Manitoba			
6. Cabot	Searle-Cabot	26,049	NEANT (2)
7. Carman	Rosetisle-Notre Dame Jct.	12,123	NEANT (2)
8. Carman	Carman-Rosetisle	71,421	54,683
9. Hartney	Hartney-Virden	18,449	NEANT (2)
10. Inwood	Grosse Isle-Hodgson	193,047	121,366
11. Neepawa	Muir-Carberry Jct.	30,998	18,602
12. Pleasant Point	West Tower-Brandon Jct.	66,901	NEANT (2)
13. Rapid City	Hallboro-Rapid City	98,503	60,927
14. Rldgeville	South Jct.-Rldgeville	92,675	NEANT (2)
15. Ste. Rose	Ste. Rose-Korketon	90,938	74,710
16. Wawanesa	Hartney Jct.-M. and B. Jct.	140,236	86,391
17. Winnipegosis	Sifton Jct.-Winnipegosis	71,035	45,737
Saskatchewan			
18. Avonlea	Bengough Jct.-Avonlea	185,760	148,121
19. Bengough	Bengough Jct.-Willoxbunch	461,002	371,556
20. Blewett	Luxton-Blewett	20,311	NEANT (2)

 Pertes
réelles
réclamées (1)
31 décembre 1973
Palements versés au

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS

AU CANADIEN NATIONAL

POUR L'ANNÉE 1972

Paiements versés au 31 décembre 1973	Pertes réelles réclamées	Article 256 (Embranchements en exploitation libre)	\$ 4,297,368	Article 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)	20,415,166	11,304,524	\$ 2,543,956
		Article 261 (Services de trains de voyageurs)	99,612,133		72,554,333		
		Article 272 (Tarifs de l'Est)	2,765,691		2,765,691		
		TOTAL	\$ 127,090,358		\$ 89,168,504		

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS

AU CANADIEN PACIFIQUE

POUR L'ANNÉE 1972

Paiements versés au 31 décembre 1973	Pertes réelles réclamées	Article 256 (Embranchements en exploitation libre)	\$ 2,173,371	Article 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)	17,345,191	11,626,433	\$ 1,467,924
		Article 261 (Services de trains de voyageurs)	24,812,886		18,895,489		
		Article 272 (Tarifs de l'Est)	3,264,952		3,264,952		
		TOTAL	\$ 47,596,400		\$ 35,254,798		

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS

AUX COMPAGNIES ADMISSIBLES

POUR L'ANNEE 1972

Paiements versés au 31 décembre 1973	Pertes réelles réclamées		
		Article 256 (Embranchements en exploitation libre)	\$ 6,470,739
		Article 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)	37,760,357
		Article 261 (Services de trains de voyageurs)	124,717,995
		Article 272 (Tarifs de l'Est)	6,030,643
		TOTAL	\$ 174,979,734
			\$ 124,594,452
		Article 413 (Palements de péréquation)	868,716
		TOTAL	125,463,168

de moins que le nombre de membres prévu par la loi.
A la fin de l'année, la Commission comptait 563 employés
permanents, 17 de plus que l'année précédente.

dans la préparation des rapports statistiques. Également à l'égard des services aériens, la Commission a entrepris un examen de l'ensemble des services dans les provinces de l'Atlantique afin de déterminer s'ils sont suffisants. Elle fait aussi une analyse des marchés internationaux en vue des prochaines négociations sur des ententes bilatérales.

La Commission a commandité une série de recherches sur les problèmes du transport dans l'ouest du Canada. Ces recherches ont été faites par des universités de la région et par des experts du domaine du transport, et publiées avant la tenue, à Calgary, de la Western Economic Opportunities Conference au cours de laquelle la question du transport a été l'un des principaux sujets de discussion.

On a continué l'étude du système de données enregistrées sur bandes pour les ordinateurs, particulièrement en ce qui touche la planification et l'amélioration des techniques relatives à la manutention et au transport des grains.

D'autres projets de recherche ont porté sur l'analyse de la productivité de l'industrie ferroviaire, sur les services aériens effectués par des transporteurs de 3^e classe, et sur les effets d'ordre économique que pourraient avoir l'application de la politique de subventions applicables au transport par eau de marchandises des provinces maritimes, en direction de l'Ouest.

COMMISSAIRES ET AUTRE PERSONNEL

Le nombre de commissaires a été porté à 16 en 1973 lorsque Edward H. Laborde fut nommé à la Commission, soit un

La Commission a continué la surveillance des recherches faites par le Saskatchewan Research Council sur le transport solide-liquide par pipe-lines. Il s'agit d'un programme de trois ans qui s'est terminé à la fin de l'année 1973 et qui a fourni de nombreuses données tant sur l'agencement des pipe-lines que sur leur fonctionnement, en ce qui a trait au transport du charbon métallurgique et thermal, du minéral de fer, de la pierre calcaire, de la potasse et du sable selon le procédé solide-liquide.

Des études spéciales sur les services de transport régional ont été faites dans le sud-ouest de l'Ontario et à Terre-Neuve. Deux rapports ont été remis au Ministre des Transports. Ils esquisaient certaines alternatives envisagées pour le transport public des voyageurs dans la région du sud-ouest de l'Ontario où les services de trains de voyageurs ont été supprimés en 1970. La publication d'un troisième et dernier rapport de cette série était prévue pour le début de 1974. Les services de conseils ont été retenus pour faire un examen du transport côtier sur les côtes du centre et du nord de la Colombie-Britannique, et des services de traversiers à Terre-Neuve. Un rapport intérimaire a été fait sur les services de traversiers qui font la navette entre Saint-Jean et Digby, sur la Baie de Fundy. Il sera suivi d'un autre rapport sur les mêmes services vers le milieu de l'année 1974.

Une étude sur les habitudes des voyageurs qui prennent des vols internationaux à horaire fixe a été commencée pour obtenir des renseignements qui pourraient servir à l'analyse du marché et à l'évaluation des procédés présentement utilisés

Neuf décisions ont été référées par le Ministre des

Transports en 1973, et dans deux de ces cas, une revue de la décision initiale a été ordonnée. Dans un autre cas, il a été

ordonné d'émettre un permis limité.

A la fin de l'année, le Comité n'avait à disposition qu'une

seule demande en révision dont les plaidoiries étaient termi-

nées. Douze autres demandes sur lesquelles les plaidoiries

n'étaient pas terminées étaient encore à l'étude. De plus,

huit demandes ont été retournées aux comités modaux pour

qu'ils en décident, et ces comités n'avaient pas rendu leurs

décisions le 31 décembre.

RECHERCHE

Les recherches entreprises en 1973 ont été partagées

entre les sujets dont s'occupent les comités de réglementation

et des études sur les problèmes et questions de transport en

général.

Une partie du programme continuuel d'étude sur le trans-

port des marchandises en vrac, à l'échelle nationale, a été

complétée et des rapports ont été soumis sur le transport de la

potasse et du charbon cokéifiable dans l'ouest du Canada.

La dernière phase d'une étude importante sur le transport

par conteneurs et sur son impact sur l'industrie du transport

était terminée et un rapport a été publié de même qu'un som-

maire des principales conclusions de chacune des trois étapes

du projet. Ce projet a pour but d'établir des données de base

qui serviront à l'évaluation de la politique sur les conteneurs.

d'une audience publique. Nulle acquisition proposée n'a été rejetée par le Comité.

PIPE-LINES POUR DENRÉES

La Partie II de la Loi nationale sur les transports a conféré à la Commission l'autorité de régler le transport de denrées par pipe-lines.

Une décision a été rendue dans le cas de l'acquisition proposée par Canadien Pacifique Limitée d'actions de la

Commercial Solids Pipe Line Company de Toronto jusqu'à con-

currence de 50 pour cent du capital-actions. Elle déterminait que l'acquisition proposée ne devrait pas être refusée. Ceux

qui s'y opposaient ont depuis soumis au Comité de révision une demande en révision de la décision.

RÉVISION

Dix demandes en révision encore à l'étude à la fin de l'année 1972 ont été examinées en 1973 de même que 33 autres demandes soumises au cours de l'année.

Le Comité a donné suite à 22 de ces 43 demandes; cinq d'entre elles ont par la suite été retirées. Dans trois cas, le Comité a jugé les motifs insuffisants pour justifier une révision.

Dans 22 des cas révisés, le Comité a décrété des modifications aux décisions initiales tandis que dans 10 autres, les premières décisions ont été maintenues.

Dans le cas de transport routier hors du territoire, 491 camionneurs détenaient de plus qu'en 1972. D'autre part, 2,453 camionneurs détenaient des certificats pour le transport à l'intérieur du territoire, soit une augmentation de 677 sur l'année précédente.

Réclamations pour le transport hors du territoire

Un total de 327 transporteurs routiers ont déposé, durant l'année, 1,266 demandes de subventions. La Commission en a certifié 1,223 autorisant le paiement de \$2,567,284.

Depuis 1969, 3,903 réclamations ont été soumises pour le transport de marchandises hors du territoire dont 3,808

ont été certifiées, représentant des paiements de \$7,627,055. Réclamations pour le transport à l'intérieur du territoire

Pour le transport à l'intérieur du territoire, 1,800 camionneurs ont soumis 8,970 réclamations en 1973. La Commission en a certifié 8,433 autorisant ainsi le paiement de

\$11,949,640.

Ce deuxième programme de subventions a commencé au mois de septembre 1970. Depuis, 16,782 réclamations ont été soumises dont 15,746 ont été certifiées représentant des

paiements de \$23,885,368.

* * *

Le Comité des transports par véhicule à moteur a reçu, en 1973, 36 avis d'acquisition proposée, tel qu'exigé par l'article 27 de la Loi nationale sur les transports. Des intéressés ont fait part à la Commission de leur opposition dans un seul de ces cas qui, par la suite, a été l'objet

A la 20^e réunion du Comité légal de l'OMCI, la Commission a participé aux négociations qui visaient à la rédaction d'une convention internationale pouvant réglementer la responsabilité contractuelle des propriétaires de navires en tant que transporteurs de voyageurs et de leurs bagages. Les pour-parlers reprendront en 1974.

VÉHICULES À MOTEUR

Les subventions versées aux camionneurs en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région de l'Atlantique ont atteint la somme de \$14,516,924, comparée à \$10,206,792 en 1972. Le programme de subventions aux camionneurs commencé en 1969 est semblable aux dispositions de la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes laquelle détermine les subventions applicables au transport de marchandises par chemin de fer. (Ces derniers paiements se sont élevés à \$14,100,000 en 1973).

Les subventions aux camionneurs se divisent en deux catégories: les subventions applicables au transport de marchandises hors du "territoire choisi" vers les autres marchés du Canada, et les subventions applicables au transport de marchandises à l'intérieur du "territoire choisi".

Dans les deux cas les camionneurs doivent déposer auprès de la Commission des demandes de certificats leur permettant de réclamer des subventions dans des cas spécifiques de transport de marchandises.

de la navigation, des Nations-Unies, sur le trafic international des conteneurs alors que furent adoptées la Convention douanière relative aux conteneurs, 1972, et la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, 1972, la Commission est à élaborer des procédures qui pourraient aboutir à la ratification des deux conventions et à leur application au Canada.

La Commission est aussi à établir une prise de position canadienne sur la portée économique de la convention proposée pour le transport international combiné des marchandises.

A cet effet, la Commission a formé un groupe d'étude interministériel qui a tenu des réunions régulièrement pour discuter de diverses questions telles que les problèmes de responsabilité et de documentation du transport intermodal. L'on espère qu'une entente internationale commune, exposant la relation entre les transporteurs et les expéditeurs, et tenant compte des besoins des pays développés ou en voie de développement, sera conclue avant la fin de l'année 1975.

A cause de la responsabilité qu'elle a d'administrer la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, la Commission a participé à trois conférences traitant de l'élaboration d'un code de conduite pour les conférences maritimes.

Le Canada a été admis comme membre à part entière à la Commission économique pour l'Europe (CEE). Elle a fait partie de la délégation canadienne lors de la première réunion tenue avec le groupe de rapporteurs de la CEE pour traiter du transport par conteneurs.

temporaire de navires arborant des pavillons étrangers pour des travaux géophysiques sur les côtes canadiennes. Le

Comité consultatif a recommandé que cinq de ces demandes soient approuvées et que les cinq autres soient rejetées. Dans un des cas où la demande avait été rejetée, les requérants ont fourni de plus amples renseignements et un permis avait alors été recommandé, mais par la suite cette demande a été retirée.

En vertu de la Loi sur les transports adoptée en 1938, le Comité a approuvé 11 permis se rapportant à 264 navires pouvant transporter une jauge brute de 164,768 tonnes. Bien que le nombre de permis soit le même qu'en 1972, le Mackenzie a un transporteur de plus, et les Grands Lacs un de moins. Les transporteurs ont déposé, en tout, 75 tarifs-marchandises durant l'année.

TRANSPORT INTERNATIONAL (PAR EAU)

La Commission a participé à des études et à des pourparlers sur de nombreux sujets ayant trait au transport maritime international. L'évolution du transport international a nécessité de nouvelles ententes et un réexamen d'ententes existantes pour modifier les services de façon à ce qu'ils rencontrent les besoins actuels.

L'essor grandissant du trafic des conteneurs sur le marché international a provoqué des pourparlers sur des points d'ordres légal, économique et technique. A la suite de la conférence de 1972 de l'Organisation intergouvernementale consultative de

dont les dépenses d'exploitation avaient augmenté sensiblement, se sont vu accorder des subventions plus élevées. Les transporteurs par eau du secteur privé ont reçu, en 1973, un montant total de \$7,618,222, soit une augmentation de \$1,022,658 sur l'année précédente.

Les conférences maritimes ont continué de déposer auprès de la Commission les documents exigés selon la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. A la fin de l'année, 31 documents avaient ainsi été déposés ayant trait à 47 conférences et représentant un total de 108 membres. Ces membres offrent 359 services répartis sur l'ensemble des ports nord-américains, dont 275 à des ports canadiens des-

Le Comité a été saisi de 81 demandes d'exemption en application des Lois sur la navigation côtière, une augmentation sensible sur l'année précédente alors que 38 demandes avaient été soumises. La disponibilité de navires battant pavillon canadien a été confirmée dans cinq de ces cas, mais aucun navire canadien n'était disponible dans 68 cas. Le Comité a refusé de faire des recommandations dans trois cas et cinq demandes ont été retirées par les requérants. Le Comité a aussi appris que trois permis qui avaient été accordés par le Ministère du Revenu national n'avaient pas été utilisés.

Le Comité consultatif sur la disponibilité de navires sous pavillon canadien, qui est présidé par le Comité des transports par eau, a considéré 10 requêtes d'importation

Les demandes de permis d'exploitation sur le Mackenzie pour l'année 1973 ont sensiblement augmenté le tonnage total. Parmi les requérants se trouvait un transporteur qui demandait son premier permis. Le Comité a tenu une audience de quatre jours à Edmonton, pour entendre la preuve des requérants sur des demandes de permis. Par la suite, ces demandes ont été approuvées et des permis ont été délivrés.

Une enquête a été faite à la suite de la réception d'un avis d'une compagnie qui se proposait d'acquérir la moitié des actions de Lindberg Transport Ltd., une des compagnies qui avaient demandé l'autorisation de transporter des marchandises et des voyageurs sur le Mackenzie. Vu l'opposition de plusieurs transporteurs à cette acquisition, une audience publique a été tenue à Edmonton. Le Comité a jugé qu'il n'y avait aucun motif de ne pas reconnaître l'acquisition proposée.

STATISTIQUES SUR LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

Le Comité des transports par eau est chargé de l'administration d'ententes comportant des subventions pour 23 services, dont quatre sur la côte ouest, deux sur les Grands Lacs, et 17 sur le Saint-Laurent et la côte est. Dans l'Est, les subventions affectées à deux services côtiers ont été discontinuées, une nouvelle entente a été conclue, et une nouvelle demande de subvention soumise était encore à l'étude en fin d'année. Treize services,

La Commission a continué d'exercer les pouvoirs qui lui sont conférés en vertu de la loi dérogatoire sur les conférences maritimes, s'occupant principalement des documents qui lui sont soumis par les diverses conférences maritimes, tel qu'exigé par la loi. Certaines plaintes ont été soumise par des expéditeurs et la Commission en a disposé en collaboration avec le Ministère de la Consommation et des Corporations. Dans le chapitre suivant on trouvera les principales statistiques se rapportant à cette activité. Aux termes de la loi, le Ministre des Transports doit soumettre au Parlement, chaque année, un rapport sur les opérations de l'année civile précédente, et l'on peut trouver dans ce rapport de plus amples renseignements sur ces activités. La crise de l'énergie qui a sévi durant l'automne et l'hiver a eu un effet marquant sur l'expédition de l'huile brute produite au Canada, provenant surtout de Vancouver et se dirigeant vers les raffineries de la côte est. Ceci a multiplié le nombre des demandes en exemption de l'application des lois sur la navigation côtière. Les nouveaux règlements dictés par cette situation ont exigé beaucoup de travail de la part du Comité, soit sous forme de conseils, soit en participant avec d'autres ministères ou agences gouvernementales à l'élaboration de directives qui serviraient à alléger la crise.

Le Comité a ordonné le regroupement de 41 centres téléphoniques de Bell Canada et de sept centres de la British Columbia Telephone Company.

TRANSPORT PAR EAU (NATIONAL)

En 1973, le Comité des transports par eau a eu à étudier deux requêtes importantes relevant de la nouvelle loi sur le pilotage qui confère certains pouvoirs en matière de pilotage.

Au début de l'année, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a proposé un nouveau tarif de droits que la Commission a examiné ainsi que des oppositions soumises par dix parties concernées. Une audience publique a été tenue à Halifax du 1^{er} au 18 mai. Après avoir pris connaissance de la preuve, la Commission a fait les recommandations jugées nécessaires dans une décision en date du 2 octobre. C'était là, la première décision de la Commission sur des tarifs de droits de pilotage.

L'Administration de pilotage des Laurentides a, pour sa part, proposé une augmentation à deux temps de ses tarifs d'environ 22%. La Dominion Marine Association et la Shipping Federation of Canada s'y sont opposés. Le Comité a fait enquête, comprenant la tenue d'une audience publique à Ste-Foy (Québec), du 23 juillet au 3 août, le tout s'est terminé par une décision recommandant une seule augmentation de 13 pour cent sur le tarif alors en vigueur.

plus de 100 pourparles et prises de position. Un autre groupe de neuf membres s'intéressant à des aspects spécifiques en matière de télécommunication, et 30 observateurs représentant d'autres provinces ont suivi les débats et études avec intérêt. A la fin de l'année, un rapport ayant trait aux taxes différées avait été soumis à la Commission pour étude. On a raison de croire, que les projets considérés sur les autres aspects de la télécommunication seront soumis avant le 31 mai 1974.

Les autres sujets qui ont été considérés par le Comité comprennent: l'approbation de l'achat proposé par la British Columbia Telephone Company de toutes les actions émises et en circulation de la Canadian Telephone and Supplies Limited;

- l'approbation des augmentations de tarifs proposées par les Télécommunications du CN et du CP pour certains services de circuit privé, téléx et à bande large (Broadband).

Une requête soumise conjointement par les compagnies de télégraphe du CN et du CP en vue d'obtenir des hausses de tarifs pour leurs services domestiques, et une autre déposée par les Télécommunications du CN concernant une hausse tarifaire pour ses services dans les Territoires du Nord-Ouest, le Yukon et le Nord-Est de la Colombie-Britannique ont été considérées en 1974.

STATISTIQUES SUR LE COMITÉ DE TÉLÉCOMMUNICATION

Au cours de l'année 1973, 4,510 tarifs de téléphone et 767 tarifs de télécommunication ont été déposés.

compagnies du secteur privé ont tous participé et contribué à

et trois gouvernements provinciaux, la Commission, et des

de 30, représentant les transporteurs, le gouvernement fédéral

Ontario ou en Colombie-Britannique. Les membres, au nombre

ressés se sont réunis une fois par mois, soit au Québec, en

des parties intéressées s'est continuée en 1973, et les inté-

commencée en 1972 avec l'aide de conseillers et de représentants

L'enquête sur les coûts de la télécommunication

* * *

par la Loi.

pas déchargés du fardeau de la preuve qui leur était imposé

fait que les départements Télécommunications CN-CP ne s'étaient

en janvier. La décision qui a suivi a rejeté ledit tarif du

une audience publique d'une durée de quatre jours a été tenue

qui prohibe la discrimination dans l'application des taxes,

toire, au titre de l'article 321 de la Loi sur les chemins de fer

Comme il avait été avancé que ce tarif était discriminatoire

nication par satellite dans la même province.

Ecosse) et à deux stations terrestres existantes de télécommu-

télécommunications transmarines à Beaver Harbour (Nouvelle-

aux nouvelles installations de la Société canadienne des

d'installations et de services de micro-ondes reliant Montréal

de Canadien Pacifique affèrent à la location et à la fourniture

Télécommunications des Chemins de fer nationaux du Canada et

d'un tarif spécial déposé à la Commission par les départements

Un cas unique en matière de télécommunications traitait

La requête "B" se rapportait à des tarifs applicables

durant l'année 1974, et on y demandait des augmentations prévues ant un revenu additionnel de \$85,200,000, si ces augmentations étaient en vigueur toute l'année. En août, toutefois, Bell Canada a modifié sa requête et réduit le montant demandé à \$51,800,000.

Une conférence préliminaire a été tenue à la mi-décembre pour discuter de la procédure à suivre lors des audiences publiques sur la requête "B", en 1974.

* * *

Une ordonnance a été publiée en septembre, à la suite d'une audience publique, approuvant les termes et conditions d'une émission de 7,000,000 d'actions privilégiées du capital-actions de Bell Canada ne devant pas dépasser, en valeur au pair, un montant global de \$121,000,000.

* * *

Un groupe de sociétés de l'Ontario et du Québec, titulaires de licences d'entreprises de télédistribution, et l'Association canadienne de télévision par câble ont demandé à la Commission d'ordonner à Bell Canada de prescrire les conditions d'un contrat qui leur permettrait d'attacher leurs câbles aux poteaux de Bell. La Commission a tenu à ce sujet une audience publique qui a duré huit jours et a jugé que les systèmes de transmission autres que ceux de Bell Canada ne relèvent pas de sa compétence au titre de l'article 5 de la Loi spéciale de Bell.

L'année a débuté et fini par des audiences publiques sur des requêtes de Bell Canada pour obtenir des révisions à ses tarifs de taux applicables aux services téléphoniques en Ontario, au Québec et dans une partie des Territoires du Nord-Ouest.

Suite aux audiences publiques qui ont débuté le 10 janvier pour se terminer le 16 février, une décision a été rendue le 30 mars approuvant des hausses tarifaires qui auraient produit un revenu additionnel de \$21,500,000, si elles avaient été en vigueur le reste de l'année.

Le 9 avril, toutefois, un décret du Gouverneur en conseil a différé au 3 juillet la mise en oeuvre des hausses tarifaires agréées par la Commission afin que le Gouvernement puisse effectuer un examen détaillé de la décision. Le 27 juin, le Gouverneur en conseil a publié une ordonnance modifiant la décision rendue par la Commission. Cette ordonnance rejetait l'augmentation accordée pour les frais d'installation et de rélocation de téléphones.

Les hausses tarifaires approuvées sont entrées en vigueur au mois de juillet. On a jugé alors que le revenu additionnel que produiraient les nouvelles augmentations, pendant le reste de l'année, serait de l'ordre de \$11,400,000.

Ceci disposait de la requête "A" faisant partie d'une requête en deux étapes qu'avait soumise Bell Canada en 1972 dans le but de se voir accorder des hausses tarifaires pour les années 1973 et 1974.

populaire de Chine.

Une entente révisée conclue avec l'Allemagne de l'Ouest permettra à Lufthansa un droit d'atterrissage à Toronto, à compter du mois d'avril.

En novembre, le Ministre des Transports a annoncé les

nouvelles politiques et nouveaux principes régissant l'aviation civile internationale et a désigné CP Air pour desservir Milan, suite à l'entente Canada-italienne conclue en 1972.

La Commission a continué de prendre part aux réunions de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI)

traitant du transport aérien et des activités d'ordres économique et légal. Elle a ainsi discuté d'ententes qui serviraient à supprimer toute interférence illégale à l'aviation civile et à réviser la Convention de Rome établie en 1952 sur les dommages causés au sol à des tierces personnes par des appareils étrangers. Les représentants canadiens ont également pris part à un atelier de l'OACI dans lequel étaient discutées les prévisions du trafic aérien.

La Commission a délégué un observateur à la Huitième Conférence triennale de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC). Ces assises ont été suivies d'une réunion en novembre avec les représentants du CEAC et des Etats-Unis au cours de laquelle ont été discutés les services d'affrètement de la partie nord de l'Atlantique.

* * *

46 nouvelles routes à horaire fixe entre les deux pays, portant le compte à 81 routes. En outre, une entente sur les vols d'affrètement conclue après sept rondes de négociation permettra aux compagnies aériennes des Etats-Unis de participer pour la première fois au marché florissant des "voyages tout compris" se composant entièrement de trafic d'origine canadienne. Les ententes paraphées doivent toutefois être approuvées officiellement par les deux pays avant d'entrer en vigueur.

Aussitôt après avoir déclaré son indépendance en 1970, Fidji a demandé aux autres pays de négocier de nouvelles ententes par rapport aux services aériens fournis jusqu'alors en vertu d'une entente signée par la Grande-Bretagne. Les négociateurs du Canada ont paraphé une entente qui permettra à CP Air d'offrir, avec le temps, un plus grand nombre de services dans le Pacifique. CP Air exploite depuis 1951 des vols à destination de Fidji.

Depuis 1969, alors que les Pays-Bas avaient abrogé l'entente qui existait entre eux et le Canada, tout service aérien était fourni en vertu d'autorisations temporaires. En raison des pourparlers qui ont eu lieu en octobre, K.L.M. Royal Dutch Airlines pourrait avoir accès à l'aéroport de Toronto. Le refus en 1969 de ce droit d'atterrissage avait, en fait, provoqué l'abrogation.

Les représentants canadiens ont discuté avec les autorités aéronautiques du Japon de la possibilité qu'un droit d'entrée soit accordé aux appareils Boeing 747 de CP Air, en remplacement de services DC-8, et que la compagnie soit autorisée à faire des escalas d'ordre technique et de survoler le pays lorsque ses appareils effectuent des vols en direction de la République

été établie à 90 jours, quoique pour la période transitoire, les conditions étaient les suivantes: 15 jours pour les vols du mois d'avril, 30 jours pour ceux du mois de mai, et 60 jours pour ceux du mois de juin.

Plus tard, à la demande de quatre transporteurs canadiens qui avaient exposé les éléments préjudiciables du marché courant, les conditions de réservation anticipée ont été amendées à

nouveau, soit 15 jours pour les vols du mois de mai, 30 jours pour ceux du mois de juin, et 60 jours pour ceux de juillet et d'août, la pleine période de 90 jours devant s'appliquer aux affrète-

ments effectués à compter du 1^{er} septembre.

A la suite de pourparlers internationaux entamés à

l'automne il a été décidé que la période de réservation anticipée devrait être réduite de 90 à 60 jours et que, en outre, un dépôt de 10 pour cent du prix total du billet serait exigé au lieu de 25 pour cent.

La Commission est convaincue que le système ABC favorise

les voyageurs, en général. Il a, en fait, éliminé les panes de voyageurs à l'étranger, dont plusieurs ont eu à souffrir dans le

passé.

* * *

De nouvelles ententes bilatérales ou des modifications aux ententes existantes ont été négociées entre le Canada et les

Etats-Unis, Fiji et les Pays-Bas.

Après dix rondes de négociation, une entente en principe a été convenue entre le Canada et les Etats-Unis, établissant

l'impact défavorable de certains tarifs ou taux, et 1,264 résolutions de l'Association du Transport aérien international (ATAI).

Il a publié en 1973 un rapport important: "The Canadian Helicopter Operating Industry-1972".

Deux transporteurs régionaux ont partagé une subvention de \$1,933,788 pour l'exploitation de routes non rentables maintenues dans l'intérêt public, soit une augmentation de \$329,249 comparée à l'année précédente.

A la fin de l'année 1973, le nombre de transporteurs autorisés s'élevait à 1,147 dont 1,060 exploitaient des aéronefs à voilure fixe et 87 des appareils à voilure tournante. Les transporteurs nationaux étaient au nombre de 694 et les compagnies étrangères 453. Au total, ces transporteurs détenaient 1,828 permis.

TRANSPORT INTERNATIONAL (PAR AIR)

* * *

Les vols d'affrètement à réservation anticipée (ABC) ont débuté le 1^{er} avril en vertu de nouveaux règlements établis d'un commun accord par les divers pays concernés, en 1972. C'est ainsi qu'ont cessés, le 30 juin, les vols effectués selon ladite "clause d'affinité" qui limitait l'accès à ces vols aux personnes qui affirmaient avoir été membres d'un club ou d'une organisation reconnue depuis au moins six mois. D'après le premier concept d'affrètements à réservation anticipée, la période éventuelle de réservation à l'avance avait

La Commission a enquêté sur des vols d'affrètement

international dans différents centres du Canada, soit à Toronto, Windsor, Calgary, Edmonton et Vancouver, ce qui a pris 128 jours-hommes pour l'inspection d'arrivées ou de départs de vols d'affrètement .

Par suite d'infractions aux règlements, huit ordonnances ont été émises requérant les transporteurs en faute de démontrer pourquoi leur permis ne devrait pas être révoqués. Trois transporteurs se sont ainsi vu rayés de la liste d'admissibilité et/ou leur permis a été suspendu.

* * *

Trente-huit aéronefs d'usage commercial ont été importés en 1973, dont un appareil à voilure tournante et 37 à voilure fixe comparé à 48 en 1972.

Les inspecteurs du Comité responsables de la délivrance des permis ont visité 67 pour cent des bases de transporteurs autorisés pour un total de 223 jours d'inspection et 129 jours d'investigation Trente-six infractions en rapport avec la protection de routes aériennes ont été le sujet d'enquêtes.

Les transporteurs et représentants aériens ont déposé 100,269 tarifs et 7,238 horaires de service comparé à 81,300 et 6,214 respectivement en 1972. En tout, le Comité a examiné 801 demandes de permis spéciaux, réexaminé 214 contrats, rejeté 3,217 tarifs et traité de 102 désistements de règlements. Il a, en outre examiné 327 plaintes de mauvais service par des transporteurs,

En 1973, 561 demandes ont été approuvées, 205 refusées

et 28 rejetées.

Le comité a tenu six audiences publiques à Montréal, Ste-Foy (Québec), Brandon (Manitoba), Winnipeg, Grande Prairie (Alberta) et Vancouver pour traiter de 20 requêtes.

* * *

Les demandes de permis pour vols d'affrètement international effectués par des grands aéronefs ont encore augmenté. Le Comité en a approuvé 6,140 (comparé à 5,501 l'année précédente) dont 3,400 pour des vols effectués en vertu de l'ancienne clause d'affinité ou selon les règlements sur les affrètements "sans participation" ou "avec participation à but commun", et 2,740 affrètements "avec réservation anticipée (ABC)", depuis que les nouveaux règlements sur les affrètements transatlantiques sont entrés en vigueur, le 1^{er} avril.

De même, le nombre de demandes de permis pour vols d'affrètement tout compris s'est accru. Le Comité a approuvé 5,354 voyages aller retour de cette catégorie, comparé à 3,629 en 1972. Le nombre d'affrètements tout compris à destination des Caraïbes a sauté de 2,256 à 2,838.

Si l'on groupe les trois catégories d'affrètement-affinité, tout compris et à but commun - l'on compte, en 1973, 1,392 vols transatlantiques, 1,693 vols transfrontières, 231 vols à destination des Caraïbes, du Mexique et de l'Amérique du Sud, et 84 vols transpacifiques.

directement ou indirectement un intérêt dans une entreprise engagée dans les opérations de transport doit donner à la Commission avis de l'acquisition proposée. Lorsqu'il est fait opposition, la Commission doit faire enquête et peut ne pas reconnaître l'acquisition si de son avis, cette acquisition doit restreindre indûment la concurrence ou être par ailleurs préjudiciable à l'intérêt public.

La Commission a rendu une décision au mois de mars dans laquelle elle déclarait que l'acquisition par Air Canada d'un intérêt dans Wardair ne restreindra pas indûment la concurrence et ne sera pas par ailleurs préjudiciable à l'intérêt public. Un transporteur en a appelé de la décision auprès du Gouverneur en conseil.

* * *

A la demande du Ministre des Transports, la Commission a entrepris une enquête sur la suffisance des services aériens dans la région de l'Atlantique. Il a été annoncé en décembre que la dernière phase de l'enquête comporterait des audiences publiques dans chacune des quatre provinces maritimes, dès le début de l'année 1974, afin que les gouvernements, les organismes et les individus concernés puissent soumettre leurs vues.

STATISTIQUES SUR LE COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS

Le Comité des transports aériens, au début de l'année, avait 386 demandes à l'étude. Durant l'année 1973, il en a reçu 797 autres. Il a disposé de 794 requêtes et, à la fin de l'année, 389 d'entre elles étaient encore pendantes.

avec Air Canada plus fréquemment et à de meilleures heures.

L'autorisation a été donnée à norontair d'ajouter Kirkland Lake à son parcours reliant Timmins, Sault Ste. Marie, Sudbury et Earleton. Toutefois, il ne lui a pas été permis de desservir North Bay, et sa demande en autorisation de faire le trajet Timmins-Sudbury a été différée. White River Air Services détient un contrat du gouvernement de l'Ontario pour exploiter norontair. Par ailleurs, Voyageur Airways qui effectuait le service Ottawa-North Bay peut maintenant desservir Sudbury.

* * *

Après avoir tenu des audiences publiques à Brandon (Manitoba), le Comité a permis à Midwest Airlines de discontinuer son service entre Winnipeg, Brandon, Dauphin (Manitoba), et Yorkton (Saskatchewan) parce qu'il n'y a pas assez de trafic.

Perimeter Aviation, qui a sa base à Winnipeg, avait formulé son intention de faire ce parcours mais à condition que la compagnie reçoive des garanties financières des trois villes concernées. La décision a été différée pour permettre à Perimeter de régler ses affaires et de soumettre une nouvelle demande sans condition.

A la fin de l'année 1972, la Commission a tenu des audiences relatives à l'acquisition proposée par Air Canada d'un intérêt dans Wardair Canada Ltd. consistant en l'achat du tiers des actions ordinaires. Wardair tient le premier rang au Canada comme affréteur de vols internationaux. Selon l'article 27 de la Loi nationale sur les transports, un transporteur qui se propose d'acquiescir

Les deux transporteurs ont ainsi inauguré un service régulier en direction de La Grande-2, où se trouve la base d'approvisionnement du projet hydro-électrique de la Société de la Baie James, le long de la Grande Rivière, soit à 600 milles au nord de Montréal. Nordair effectue depuis un service entre Montréal et La Grande-2.

La Commission a également permis à Québeccair de fournir le premier service autorisé entre la ville de Québec et Val d'Or. Une décision connexe levait l'interdiction qui avait été imposée à Nordair de ne pas transporter de voyageurs entre Montréal et Val d'Or sur ses vols réguliers se rendant ou provenant du nord du Québec.

* * *

Deux autres décisions ayant trait au transport régional ont permis à Pacific Western Airlines de desservir Dawson Creek, lorsqu'il transporte des passagers entre Vancouver et l'intérieur de la Colombie-Britannique, et à Eastern Provincial Airways d'établir un service commercial à horaire fixe en direction de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick).

* * *

Le comité a décidé de réviser les routes aériennes du Nord de l'Ontario après avoir reçu des demandes d'Air Canada et de deux transporteurs de 3^e classe.

Air Canada a, par la suite, adapté ses parcours de façon à relier directement Timmins, Sudbury et North Bay à Toronto. La compagnie a également été autorisée à supprimer son service à Earlton, le Comité ayant jugé que nordair garantissait la jonction

de chemins de fer, des frais et revenus déclarés par les compagnies de chemin de fer en rapport avec ces exploitations. En sus des vérifications faites à Ottawa, l'examen des livres et statistiques, et l'analyse des calculs de prix de revient ont nécessité plus de 2,300 jours-hommes sur place.

Les coordonnateurs du transport des grains à Thunder Bay et à Vancouver ont continué leurs activités. Pendant l'année de récolte qui s'est terminée le 31 juillet, le nombre de boisseaux transporté des ports de Vancouver, Prince Rupert et Victoria, sur la côte ouest, s'élevait à 350.6 millions. A Thunder Bay, à compter de la fin du mois de mars jusqu'à la clôture de la saison de navigation au début de janvier 1974, 444.7 millions de boisseaux avaient été expédiés de ce terminus. L'année précédente, 312.2 millions de boisseaux avaient été expédiés par les ports de l'Ouest, et 604.4 millions, par celui de Thunder Bay.

Les chemins de fer ont déposé 44,402 tarifs-marchandises, 1,886 tarifs de prix convenus, et 271 tarifs-voyageurs. Pour leur part, les entreprises de messageries ont déposé 641 tarifs. A la fin de l'année, 963 prix convenus concernant 2,125 expéditeurs étaient en vigueur.

SERVICES AERIENS NATIONAUX

Le service de transport aérien régional qui dessert le nord-ouest du Québec a pris de l'ampleur lorsque la Commission a accordé à Nordair et à Québecair l'autorisation d'exploiter de nouvelles routes dans la région.

L'autorisation aussi a été donnée d'installer ou de réviser le contrôle centralisé de la circulation de même que d'autres genres de signaux sur une distance d'environ 369.5 milles de même que pour l'installation ou la modification de huit appareils d'enclenchement.

Le programme de déplacement des lignes ferroviaires au Canal Welland qui avait été entrepris il y a quatre ans a été complété en 1973. Ces travaux ont occasionné le déplacement d'environ 100 milles de voies ferrées du CN, de Penn Central et de la Toronto, Hamilton and Buffalo Railway, de même que des installations de contrôle sur une distance totale de 50 milles afin qu'une section de neuf milles du Canal Welland puisse être détournée Les nouvelles lignes de chemin de fer traversent maintenant le canal à un seul endroit, là où l'Administration de la Voie Maritime du Saint-Laurent a construit un tunnel.

* * *

Les chemins de fer ont continué d'établir d'autres centres de service à différents centres stratégiques à travers le Canada. Après avoir reçu l'autorisation du Comité, le CN a ainsi créé 12 nouveaux centres impliquant la fermeture de 66 agences et le déplacement de neuf proposés. Vingt-sept demandes étaient encore à l'étude à la fin de l'année, dont 25 soumises par le Canadien National.

La certification des pertes réelles dues à l'exploitation de certains services de trains de voyageurs et à l'utilisation d'embranchements a nécessité, encore cette année, une vérification par le personnel de la Direction de l'analyse des services

Les chiffres comparables pour l'année 1972 sont les suivants: 327 déraillements et 43 collisions. Il y avait eu 28 collisions sur les lignes du CN, 12 sur celles du CP Rail et trois sur les autres lignes. Déraillements: CN 234, CP Rail 81, et 12 sur les autres lignes.

Les ingénieurs ont fait enquête dans 41 cas d'accidents graves, et ont participé à de nombreux programmes d'inspection et d'investigation.

Aux passages à niveau, on a rapporté 395 accidents (124 mortalités, 569 blessés). Les chiffres comparables pour 1972: 456 accidents (135 mortalités et 579 blessés).

* * *

Durant l'année, la Direction du génie du Comité a approuvé 1,707 projets de travaux de génie.

Quatre cent soixante-dix-sept projets pour la protection aux passages à niveau ont été approuvés, engageant une somme de \$15,137,904. De cette caisse un total de \$15,621,125 a été déboursé pour les travaux terminés durant l'année 1972, et certains projets autorisés au cours des années antérieures.

La Caisse a également servi à la construction ou reconstruction de 43 croisements de voies superposées et à l'installation de systèmes de protection automatique à 192 passages à niveau.

En outre, le Comité a approuvé 1,338 projets de construction ou reconstruction de 43 croisements de voies superposées et 34 installations de systèmes de protection automatique, ces projets ne rencontrant pas les conditions d'admissibilité à l'aide financière fournie par la Caisse des passages à niveau.

Durant l'année 1972 une audience a été tenue à Windsor (Ontario) au sujet de la requête d'une agence de voyage qui demandait l'autorisation d'en appeler de certains taux de transport de voyageurs imposés par le Canadien National entre Windsor et d'autres centres de l'Ontario. Une décision rendue sur ce point en 1973 déterminait que la requérante n'avait pas prouvé que sa demande était, de prime abord, bien fondée. La demande d'interjeter appel a donc été refusée.

* * *

STATISTIQUES SUR LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

Le Comité des transports par chemin de fer a rendu 2,325 ordonnances et quatre décisions. Il a tenu des audiences publiques à Ottawa (4); Moncton (2); Halifax (1); Welland (1); Drummondville, Québec (1); Montréal (1); Barrie, Ontario (1); Windsor, Ontario (1); et Vancouver (1). En tout, ces audiences ont duré 47 jours.

Les fonctionnaires régionaux ont fait enquête sur 296 déraillements et 58 collisions entre trains. Quatre personnes y avaient été tuées et 252 blessées.

Trente et une collisions se sont produites sur les lignes du CN, et 24 sur celles de CP Rail, et une sur chacune des lignes de Algoma Central, Chesapeake and Ohio, et Québec North Shore and Labrador.

Le détail des déraillements était le suivant: CN 200, CP Rail 78, Burlington Northern deux, Penn Central deux, Northern Alberta un, Algoma Central deux, Québec North Shore and Labrador neuf, Devco un, et Chesapeake and Ohio un.

préliminaire décrit d'une façon générale certaines méthodes qui aideraient à simplifier la procédure. Certaines de ces suggestions ont été adoptées lors de l'audience dans l'affaire du papier-journal, ce qui a grandement écourté la période d'audience.

* * *

La Commission a disposé de requêtes soumises par deux expéditeurs concernant la "période de temps sans frais"

allouée par les chemins de fer lors de chargements ou de déchargements de marchandises, avant que ne soit imposée une "indemnité pour retards".

La Canadian Pulp and Paper demandait qu'une ordonnance

intérimaire ex-parte soit rendue, avant la tenue de l'audience sur la demande des chemins de fer ayant trait au temps alloué avant

l'imposition "d'indemnités pour retards". L'ordonnance intérimaire a été accordée, et la date d'audience fixée. Toutefois, les

chemins de fer ont retiré leur demande et l'audience a été annulée.

La Columbia Containers Limited de Vancouver demandait

un redressement des torts que lui cause la limite de 48 heures

applicable au déchargement de produits d'exportation à son usine hors-port où les produits sont mis dans des conteneurs pour être

ensuite transportés par des navires océaniques. Une conférence

préliminaire avait été arrangée pour traiter de cette affaire

mais elle a été annulée plus tard, les parties ayant rapporté qu'un arrangement satisfaisant avait été conclu entre eux.

* * *

approfondie des taux applicables à la graine de colza et à ses

dérivés durant l'année de récolte 1973-74.

Le comité avait également demandé aux sociétés ferro-

viaires de déposer une "structure tarifaire exportation," vu que

l'absence d'une telle structure tarifaire portait préjudice à

l'intérêt public.

* * *

Deux autres appels interjetés en vertu de l'article 23

sont le sujet d'enquêtes par la Commission. Dans un cas, c'est

un groupe d'usines de papier-journal de l'Est du Canada qui en

appelle de certains tarifs-marchandises ferroviaires applicables

au transport du papier-journal en direction des Etats-Unis. Dans

l'autre, la Prince Albert Pulp Company conteste les tarifs-mar-

chandises ferroviaires qu'elle doit payer pour expédier de la pâte

à papier de son usine à différents endroits aux Etats-Unis.

Des audiences ont été décrétées dans les deux cas. La

preuve dans le premier cas a été complétée le 16 mars après quel-

ques 27 jours d'audience, en 1972 et 1973. Une décision n'avait

pas été rendue en fin d'année. Les audiences qui devaient avoir

lieu pour traiter du cas de la Prince Albert Pulp Company ont été

remises à la demande de la requérante.

A la demande du Ministre des Transports, la Commission

a entrepris une étude sur la procédure à suivre lorsque des appels

sont interjetés en vertu de l'article 23, afin de réduire le

temps requis pour entendre les témoignages, et les frais qu'occa-

sionnent les audiences au parties concernées. Un rapport

Pour la première fois la Commission a rendu en 1973 une décision sur une requête en application de l'article 23 de la Loi sur les transports.

Il s'agissait d'une plainte formulée par quatre compagnies de l'Ouest du Canada qui font le broyage de la graine de colza. Ces compagnies se disaient lésées du fait que les taux de fret qu'elles ont à payer aux chemins de fer pour le transport de l'huile et de la farine de colza étaient discriminatoires puisqu'ils favorisent les broyeurs de graines oléagineuses de l'Est du Canada et par conséquent portent préjudice à l'intérêt public.

Les gouvernements de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba sont intervenus auprès du Comité pour appuyer la requête. Par ailleurs, les compagnies de chemin de fer, les gouvernements de l'Ontario et du Québec et quatre usines de traitement de l'Est s'y sont opposés. Les audiences qui ont duré 37 jours ont été tenues en Saskatchewan, à Toronto et à Ottawa.

La décision de 24,000 mots fait une revue de l'histoire de l'industrie du broyage de la graine de colza, des marchés sur lesquels la graine de colza et ses dérivés sont écoulés, et des trois échelles tarifaires en cause. Une décision intermédiaire avait ordonné aux chemins de fer de supprimer ce que le Comité avait appelé "les éléments de préjudice" qu'il avait décelés dans les taux en vigueur, afin de lui permettre de faire une étude plus

changements à la procédure actuelle, lesquels ont été soumis à la Commission pour étude.

A la suite d'enquêtes par ce groupe d'étude, la

Commission a ordonné que soient discontinués l'usage de trois aménagements que les compagnies de chemin de fer utilisaient pour le chargement ou le déchargement d'explosifs industriels. Dans chacun de ces cas, l'enquête avait démontré que la manutention des explosifs s'effectuait trop près d'endroits publics ou d'agglomérations urbaines. Toutes les installations du genre, à l'échelle nationale, font présentement l'objet d'une étude qui vise à la protection du public.

La Commission a tenu des enquêtes publiques sur les

causes et circonstances de six accidents ferroviaires, dont deux à Montréal et une à chacun des endroits suivants: Moncton,

Halifax, Drummondville et Welland.

Vers la fin du mois de décembre, une enquête spéciale

a été décrétée sur les causes de 12 accidents survenus en quatre

semaines, impliquant des véhicules-automobiles et des trains, dont

quatre étaient des trains de voyageurs. Huit personnes y avaient

trouvé la mort et 30 avaient été blessées. L'enquête devait

examiner, entre autres, l'état des installations de signalisation

en place, la politique des autorités locales par rapport aux con-

ducteurs de véhicules-automobiles qui ne tiennent pas compte des

signaux, et la façon d'opérer des chemins de fer.

* * *

Effectivement ce rapport qui contient de nombreuses recommandations a été publié au début de 1974.

Le rapport initial avait annoncé en outre la mise à l'étude d'une question importante soulevée par l'Association des syndicats ferroviaires, celle de la communication au public des résultats des enquêtes effectuées sur les accidents de chemin de fer. L'Association qui représente 18 syndicats de chemins de fer avait plaidé en faveur d'une communication complète de tous les résultats d'enquêtes sur les accidents. D'autre part le CN et CP Rail s'étaient opposés à tout changement à la politique de non-divuligation établie il y a 67 ans et à laquelle avait souscrit l'ancienne Commission des transports du Canada.

Dans une décision publiée en 1973, le Comité des transports par chemin de fer soulignait qu'un refus de divulguer les conclusions d'un rapport d'accident "n'a aucun fondement en droit et que le public a le droit d'être informé sur une question aussi importante ...". Il a maintenant entrepris de réviser les ordonnances générales de la Commission pour donner effet à cette décision.

* * *

Le groupe d'étude auquel on a confié la tâche de l'analyse du transport par rail des matières dangereuses, après la tenue de l'enquête sur la sécurité des chemins de fer, a poursuivi son étude des règlements afférents et son analyse des pratiques des chemins de fer en ce qui concerne le transport des matières dangereuses. Le groupe d'étude a proposé huit

trices d'éboulements était presque achevé à la fin de 1973. installations de signalisation ferroviaire et des clôtures détectant spécifiquement de l'entretien des voies ferrées, des Deux rapports ont été soumis en 1972, et un troisième, de vue de la sécurité.

dans tous les secteurs de l'exploitation ferroviaire du point base aux enquêtes entreprises par le personnel de la Commission fin de 1971, et l'amoncellement de la preuve recueillie sert de permanente. Les audiences publiques se sont terminées à la commencée à l'automne de 1970 est devenue un projet d'étude L'enquête générale sur la sécurité des chemins de fer

ENQUÊTE SUR LA SÉCURITÉ DES CHEMINS DE FER

soumises pour les années 1969-71. payé un montant additionnel de \$17,000,000 pour des réclamations services et d'études de rentabilité, la Commission a certifié et De plus, continuant son programme de vérification des les pertes encourues en 1972. des réclamations et des paiements effectués durant 1973 pour Des tableaux annexés à ce rapport donnent le détail et les paiements à être versés dans chaque cas. les analyse pour déterminer les montants des pertes réelles réclamations à la fin de chaque année civile, et la Commission trains de voyageurs. Les chemins de fer soumettent leurs des pertes réelles applicables à l'exploitation de services de réelles subies en exploitation d'embranchements, et 80 pour cent Ces paiements compensent 100 pour cent des pertes

sur les chemins de fer selon lequel les chemins de fer doivent fournir "des installations suffisantes et convenables pour la

réception et le chargement des marchandises et effets présentés ...". La requête était en instance de décision à la fin de l'année.

Au début de mars, le comité a publié un avis invitant le public à lui soumettre des suggestions qui pourraient contribuer à l'amélioration le 16 services de trains de voyageurs dans le couloir qui relie Québec et Windsor (Ontario), et de 17 autres dans la partie centrale du Canada. La Commission a depuis reçu et est à étudier 146 réponses soumises par des municipalités, divers organismes et de nombreux individus.

EMBRANCHEMENTS

Un arrêté du gouverneur en conseil approuvé en novembre a décrété que 1,839 milles additionnels de voies d'embranchements de chemins de fer dans les provinces des Prairies devaient dès lors être considérées comme appartenant au réseau de lignes d'embranchements en exploitation obligatoire et ce jusqu'au 1er janvier 1975.

Il s'ensuit donc que tous les embranchements dans les provinces des Prairies sont en exploitation obligatoire jusqu'à la fin de l'année 1974.

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS AUX CHEMINS DE FER

Aux termes de la Loi nationale sur les transports, adoptée en 1967, les chemins de fer ont droit à une compensation fédérale pour les pertes encourues en exploitation de services non rentables qui, à la suite d'ordonnances de la Commission, doivent être continuées dans l'intérêt public.

SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS

La Commission a rendu, au cours de l'année, une décision importante se rapportant aux services de trains de voyageurs. De ce fait les chemins de fer n'ont pas supprimé neuf services locaux qui leur avaient fait subir des pertes s'élevant à \$1,776,000 en 1971. Après avoir établi que le trafic-voyageur n'est pas suffisant sur les parcours en question, la Commission toutefois a déclaré que "lorsqu'elle envisage les besoins futurs de transport des régions concernées, elle doit tenir compte d'une évolution probable des habitudes de voyage des Canadiens sous l'influence de la crise menaçante de l'énergie et constater ses répercussions sur la demande des services ..."

Depuis 1967, la Commission a décidé de 70 demandes en suppression de services de trains de voyageurs. Elle a ordonné que 59 de ces services soient maintenus, et 11 autres ont pu être supprimés. Cependant, aucune suppression de service n'a été autorisée sans qu'une audience publique n'ait été tenue dans la région desservie.

Il n'y a pas eu d'audience publique en 1973 sur des demandes en suppression de services de trains de voyageurs. Une audience a été tenue à Barrie (Ontario) après que la Commission eut reçu une requête précisant que le Canadien National devrait établir un service additionnel de voyageurs, cinq jours par semaine, entre Barrie et Toronto. C'était la première requête du genre qui invoquait l'Article 262 de la Loi

Une décision marquante sur les taux de fret ferroviaire, l'adoption d'un nouveau concept d'affrètement international pour voyages par avion, et les enquêtes sur le tarif des droits généraux de pilotage, tels ont été les grands traits du travail réglementaire de la Commission canadienne des transports en 1973. Les paiements versés aux chemins de fer en dédommagement des pertes qu'ils subissent en exploitation de services imposés dans l'intérêt public sont passés de \$81,800,000 à \$125,500,000 dû à l'augmentation des services en exploitation obligatoire et à la hausse des coûts d'exploitation. De même, les subventions aux camionneurs de la région de l'Atlantique ont été environ 40 pour cent plus élevées en raison de l'accroissement du trafic et d'une plus grande participation des transporteurs. Le total des subventions versées pour assurer des services maritimes et aériens dans les régions éloignées est également plus élevé bien qu'à un niveau moindre.

La Commission a entrepris des études spéciales sur divers aspects du transport allant de la suffisance des services aériens exploitées dans la région de l'Atlantique, aux systèmes de transport en public du sud-ouest de l'Ontario et à l'exploitation des transbordements dans la Baie de Fundy. Un programme spécial a été mis sur pied pour permettre aux gouvernements principaux de recevoir des rapports confidentiels sur les prix de revient du transport des marchandises par rail.

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

Membres de la

1973

Président: l'hon. E.J. Benson

Vice-président: M. Guy Roberge

Vice-président: (Recherche) M. R.R. Cope

M. A.P. Campbell	M. D.H. Jones	M. Gerald Morisset (2)
Mme Anne Carver	M. E.H. Laborde (1)	M. L.R. Talbot
M. J.F. Clark	M. G.F. Lafferty	M. J.B.G. Thomson
M. Laval Fortier	M. J.A.D. Magee	M. J.M. Woodard
M. H.H. Griffin	M. R.M. March	

(1) A été nommé le 21 août (2) A démissionné le 15 février

Secrétaire: M. Harris Arbiqne

Comités

Transports aériens M. Thomson

Transport de denrées par pipe-line M. Fortier

Politique en matière de transport international

Transports par véhicule à moteur M. Fortier

Transports par chemin de fer M. Jones

Révision

Télécommunication M. Lafferty

Transports par eau M. Campbell

275, rue Slater, Ottawa, Canada.
K1A 0N9

Table des matières

1	Avant-propos
2	Services de trains de voyageurs
3	Embranchements
3	Réclamations et paiements aux chemins de fer
4	Enquête sur la sécurité des chemins de fer
7	Audiences sur les tarifs-marchandises.
10	Statistiques sur le Comité des transports par chemin de fer
13	Services aériens nationaux
16	Statistiques sur le Comité des transports aériens
19	Transport international (par air)
23	Télécommunications
26	Statistiques sur le Comité de télécommunication
27	Transport par eau (national)
29	Statistiques sur le Comité des transports par eau
31	Transport international (par eau)
33	Véhicules à moteur
35	Pipe-Lines pour denrées
35	Révision
36	Recherche
38	Commissaires et autre personnel

L'honorable Jean Marchand, député,
Ministre des Transports,
O t t a w a, Ontario.

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la
Loi nationale sur les transports, j'ai l'honneur
de vous présenter sous ce pli le septième rapport
annuel de la Commission canadienne des transports
pour l'année terminée le 31 décembre 1973.

Agréer je vous prie, Monsieur le

Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Président de la
Commission canadienne
des transports,



E.J. Benson.

Pièce jointe

No de cat.: TT1-1973

Information Canada
Ottawa, 1974
©

Septième rapport annuel

de la

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1973

Septième rapport annuel

de la

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1973

(ENGLISH ON REVERSE)

87
A 56

Government
Publications

**The Eighth Annual Report
of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1974**



(FRANÇAIS AU VERSO)

*Transport Commission
Report*

CH
TA
-F

**The Eighth Annual Report
of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1974**

©
Information Canada
Ottawa, 1975

Cat. No.: TT1-1974



Canadian TRANSPORT
Commission

Commission canadienne
des TRANSPORTS

The Honourable Jean Marchand, M.P.,
Minister of Transport,
O t t a w a, Ont.

My dear Minister:

I have the honour to present
herewith the eighth annual report of the
Canadian Transport Commission, made pursuant
to section 28 of the National Transportation
Act, for the calendar year ended December 31,
1974.

Yours sincerely,

E. J. Benson,
President,
Canadian Transport Commission.

Members of the

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

1974

President: Hon. E. J. Benson

Vice-president: Guy Roberge

Vice-president: (Research) R. R. Cope

A. P. Campbell	H. H. Griffin	J. A. D. Magee
Anne Carver	D. H. Jones	R. M. March
J. F. Clark	E. H. LaBorde	L. R. Talbot
Laval Fortier (1)	G. F. Lafferty	J. B. G. Thomson
J. T. Gray (2)		J. M. Woodard

(1) Retired April 18 (2) Appointed June 1

Secretary: Harris Arbique

Committees

Air Transport
Commodity Pipeline Transport
International Transport Policy
Motor Vehicle Transport
Railway Transport
Review
Telecommunication
Water Transport

Chairmen (At December 31)

Mr. Thomson
Mr. Cope (acting)
Mr. Clark
Mr. Magee
Mr. Jones
Mr. Roberge
Mr. Lafferty
Mr. Campbell

275 Slater Street, Ottawa, Canada

K1A 0N9

Table of Contents

Introduction	1
Railway Claims and Payments	2
Branch Line Operations	2
Passenger-train services	3
Railway safety investigations	4
Railway rate cases	7
Railway Transport Committee statistics	10
Domestic air services	14
Air Transport Committee statistics	17
International transport (air).....	20
Telecommunications	23
Telecommunication Committee statistics	26
Water transport (domestic)	26
Water Transport Committee statistics	29
International transport (water).....	31
International intermodal transport	33
Motor vehicle transport	35
Commodity pipelines	37
Review Committee	37
Research	38
Commission members and staff	42
Appendix	

INTRODUCTION

By any measurement, activity of the Canadian Transport Commission moved to record high levels during 1974.

The year was marked by sharp increases in operating costs for every segment of the transportation industry. There were unprecedented appeal hearings on across-the-board increases in domestic airline fares and passenger-train fares, and a unique application to postpone the effective date of higher rates in certain railway freight categories.

Total payments for the various statutory subsidies administered by the Commission for rail, water, road and air transport rose to more than \$232 million, up \$52 million from the 1973 figure. The major outlay was in payments to the railways as compensation for uneconomic services they were required to provide in the public interest during 1973.

The Commission used its powers under Section 262 of the Railway Act for the first time to order a new passenger-train service into operation and conducted a major study of local air services aimed at producing recommendations to the Minister for a national policy on local air service development.

As in past years, this report reviews the highlights in the work of each of the committees operating within the Commission structure and presents a statistical summary of committee activity.

RAILWAY CLAIMS AND PAYMENTS

Under provisions of the National Transportation Act of 1967 the railways are entitled to federal compensation for losses incurred on uneconomic services which they are ordered to continue operating in the public interest.

The payment is 100 per cent of the approved actual loss on branch lines and up to 80 per cent on passenger-train services. The railways submit loss claims after the end of each calendar year and the Commission analyzes the claims to determine the actual loss and payment for each line or service.

Tables appended to this report show in detail the claims and payments made for 1973 operations, amounting to \$160,398,239.

In addition, the Commission through a continuing process of verification and further uneconomic findings certified and paid a further \$26,000,000 on 1969-72 claims.

BRANCH LINE OPERATIONS

In December the government announced a new policy on the railway branch line freeze in the three Prairie provinces.

Under the original freeze policy adopted in 1967 and expanded in 1973 all branch lines in Alberta, Saskatchewan and Manitoba were protected until the end of 1974.

The new policy designates a basic network of 12,413 miles of track that will be protected from abandonment until the year 2000. Another 6,283 miles will be protected at least

until the end of 1975 and are to be examined by regional inquiries to determine their status and future.

This leaves 525 miles of track, none of it currently in use, open to abandonment procedures set out in the Railway Act.

During the year presentations were made at various seminars on the Prairies to explain railway costing, subsidy payments and the Commission's role in branch line abandonment.

Four new abandonment applications were received from the CNR and one from CP Rail. A hearing was held at Brampton, Ont., on a portion of the CNR Beeton Subdivision, with a decision pending at the end of the year.

PASSENGER-TRAIN SERVICES

Two major decisions on specific passenger-train services were issued during the year.

In response to an application under Section 262 of the Railway Act, which requires the railways to provide "adequate and suitable accommodation for the receiving and loading of all traffic offered," the Commission ordered the CNR to institute a new passenger-train service between Toronto and Barrie. The decision was based on evidence presented at a public hearing in Barrie in 1973.

The other decision related to a passenger-train service operated between Edmonton and Dawson Creek by Northern Alberta

Railways. After a public hearing, the Commission ordered the service to be discontinued. The main reasons for the decision were the amount of the actual loss which was not justified by the low passenger traffic, the existence of adequate alternative surface transportation and the insignificant impact of discontinuance on the probable future passenger-transportation needs of the area.

Since 1967, the Commission has issued decisions on 71 applications for the discontinuance of passenger-train services. It has ordered 59 of these services to be continued and approved discontinuance of 12. No discontinuance of service is allowed until public hearings have taken place in the areas served.

During the year, a new application for the discontinuance of a passenger-train service between Winnipeg and Farlane, Ont., was filed by the CNR.

The Railway Act requires the Commission to reconsider applications for discontinuance at intervals not exceeding five years. As part of the review program, a public hearing was held to reconsider the application for the CNR Toronto-Guelph service. A decision was pending at the end of the year.

RAILWAY SAFETY INVESTIGATIONS

Three reports were issued during 1974 stemming from public inquiries into tragic railway accidents. Each recommended measures to help prevent similar mishaps.

In the early-morning darkness of March 17 an east-bound CP Rail unit train of empty coal cars struck a rockslide on a curve near Spences Bridge, B.C., deflecting the two lead locomotives down a cliff onto the Trans-Canada Highway. Two crewmen were killed.

Assessing evidence by 17 witnesses who testified during a four-day public inquiry in Vancouver, the Commission directed CP Rail to increase track inspection patrols on its Canyon division and retain a team of experts to study actual and potential rockslide areas.

The railway was also directed to undertake a one-year test of locomotive ditch lights in its mountain territory and report quarterly to the Commission on employee reaction to the effectiveness of the lights, which throw a cross beam ahead of the locomotive.

* * * * *

A report on a collision between a CNR passenger train and a mobile truck-crane used for track maintenance recommended use of a different work form to provide better protection for on-track work equipment and a special labour-management study of improved rules for the protection of work equipment on all railways in Canada.

This accident, which occurred on the Montreal-Toronto main line, resulted in the death of the passenger train's engineer and injuries to his diesel-helper and 26 passengers.

* * * * *

The third report criticized as insufficient the disciplinary action taken by the CNR in the case of a train dispatcher following the head-on collision of two freight trains near St. Germain, Que., in which two crewmen were killed and four injured. It attributed the accident to the negligence of the dispatcher and ordered that he be barred from any work connected with the movement of trains.

One of the problems discussed in this report was the clearing of ice and snow from track switches on lines with centralized traffic control. It said the installation of snow melters on the busy Drummondville subdivision was long overdue and should receive priority. The report contained several other recommendations directed to the CNR.

* * * * *

Acting under Section 226 of the Railway Act, the Commission appointed staff officers to carry out special inquiries into 18 serious railway accidents. Special attention was given to inquiry assignments involving level crossing accidents and collisions which involved passenger trains.

Investigators reported a marked increase in the number of accidents due to track defects and an extensive engineering investigation is being carried out to detect trends and recommend preventive measures. This is a further development in a special program which began with the completion of a safety inquiry report in 1972.

* * * * *

The Railway Safety Advisory Committee, which began work in 1973, expanded its activity in 1974 to establish three new working groups on track and structures, signalling and crossing protection, and slide detector fences.

* * * * *

The Task Force on dangerous commodity movements filed recommendations which resulted in Commission action to amend its regulations governing the transportation of dangerous commodities by rail. The main changes were in specifications for tank cars and the introduction of United Nations labels to identify hazardous materials in transit.

RAILWAY RATE CASES

On Nov. 22 the railways filed new tariffs for effect Jan. 1, 1975, increasing by 25 per cent the rates for domestic traffic in the "class" and "non-competitive" freight categories. These rates had been subject to a voluntary freeze, requested by the Federal Government early in 1973, which expired at the end of 1974.

The governments of the three Prairie provinces filed an application Dec. 24 contending that the increase was pre-judicial to the public interest, on various grounds, and requesting a postponement of the effective date to March 1, 1975, to allow time for negotiations on the phasing-in of the increase sought. It was the first such application related to a general freight rate increase.

Following a two-day public hearing, during which the application was supported in interventions by Ontario and the Atlantic Provinces Transportation Commission, a decision was given postponing the effective date for 50 per cent of the increase until March 1, with the other 50 per cent to come into effect as scheduled.

The Commission also directed the applicants and intervenors to report on a continuing basis the progress of negotiations or discussions with the railways.

* * * * *

The Consumers' Association of Canada applied for leave to appeal increases in passenger-train fares adopted by the CNR and CP Rail early in 1974 on grounds these were prejudicial to the public interest.

Leave to appeal was granted in a decision Jan. 14, 1975, covering that application and a companion one filed by the CAC and other parties related to further fare increases proposed for effect Jan. 15, 1975.

As required by the Railway Act, a broad investigation of railway passenger fares has been undertaken by the Commission, to be followed by the formal appeal hearing.

* * * * *

In another action related to passenger fares, the Commission initiated a conference in Toronto of interested

parties to discuss the fare structure proposed by the CNR for its new passenger-train service between Barrie and Toronto. Parties representing potential train users objected to the level of fares as too high.

The CNR was directed to reduce the fare structure by 10 per cent and introduce monthly commuter tickets at about the same price level being charged on "Go" train service in the Toronto area.

* * * * *

Tariffs were filed by the railways in June increasing by 10 per cent the international rates on Canada-U.S. freight traffic. Historically, these international rates are adjusted to reflect changes in U.S. domestic rates but are not adjusted when changes occur in Canadian domestic rates. This provides through rates which are lower than a combination of the separate domestic rates.

A group of Canadian newsprint and pulp companies complained that the 10-per-cent increase on newsprint shipments from Canada was discriminatory because the same increase was not applied to newsprint shipped from southern U.S. mills which compete with Canadian newsprint in the major northeastern U.S. markets.

The Commission issued a decision postponing to July 5 from June 20 the effective date of increases in newsprint and pulp rates.

As the result of a further application seeking disallowance of the increase for newsprint and pulp, the Commission extended the postponement date to Aug. 2. However, the Canadian railways were unable to obtain the concurrence of U.S. railways to the second postponement and the Commission subsequently concluded that any further order would be ineffective.

* * * * *

Two Quebec trucking companies filed applications in March for leave to appeal under Section 23 of the National Transportation Act against new railway express tariffs.

A pre-hearing conference was held to define the issues involved, following which one of the applicants withdrew from the case. Late in the year the Commission received notice that a tentative agreement had been reached but a final resolution of the issues was still pending.

* * * * *

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE STATISTICS

The Railway Transport Committee issued 1,974 orders, seven decisions and five accident reports. It held public hearings during the year at Ottawa (8); Amherstburg, Ont., (2); Brampton, Ont., (1); Guelph, (1); Welland (1); Regina (1); Edmonton (1); Revelstoke, B.C., (1); Salmon Arm, B.C., (2); and Vancouver (1). A total of 36 days was involved in the hearings.

District officers investigated 414 derailments and 47 collisions between trains. Eleven persons were killed and 515 injured in such accidents.

Of the collisions, 30 occurred on the CNR and 16 on CP Rail lines. Other railways: one.

Individual figures on derailments were: CNR 268, CP Rail 120, Burlington Northern 6, Penn Central 1, Northern Alberta 1, Algoma Central 4, Quebec North Shore and Labrador 7, Chesapeake and Ohio 1, British Columbia Hydro 1, Essex Terminal 2, Grand Falls Central 1, Quebec Central 1, and Arnaud Railway 1.

Comparable figures for 1973 were 296 derailments and 58 collisions. There were 31 collisions that year on the CNR, 24 on CP Rail, and 3 on small lines. Derailments: CNR 200, CP Rail 78, and 18 on small lines.

There were 392 casualty accidents at highway-railway crossings involving 96 deaths and injury to 570 persons. In 1973, there were 395 such accidents which resulted in 124 deaths and 569 persons injured.

* * * * *

The Engineering Branch approved 1,360 orders on applications and complaints.

Commitments from the Railway Grade Crossing Fund during the year totalled \$26,051,749 towards 387 projects involving improved protection at highway-railway crossings.

Total payment for work completed during the year, including some projects approved in previous years, was \$10,079,595.

Grants from the fund were approved for the construction or reconstruction of 50 grade separations. The Committee also approved grants for the installation of automatic signals at 194 crossings.

The 1,208 other projects approved included construction or reconstruction of 20 grade separations and 27 installations of automatic signal protection which did not qualify for assistance from the Railway Grade Crossing Fund.

Also approved was the installation of, or changes to, approximately 372.56 miles of centralized traffic control and other railway signalling.

* * * * *

The railways continued their program of agency centralization through the establishment of service centres at strategic points across the country. Eleven CNR Servocentres were approved involving the closing of 84 agencies and 26 caretaker agencies. At the end of December, 22 applications were under study, 19 of them from CNR, one from CP Rail and two from Chesapeake and Ohio.

The Rail Economic Analysis Branch was engaged in the analysis of railway costs and revenues leading to verification of actual losses in passenger-train service and branch line operations. In addition to work carried out in Ottawa, there were over 2,000 man-days spent in railway offices analyzing accounting, statistical and costing records.

* * * * *

A good deal of further progress was made in meeting the commitment by the Minister of Transport at the Western Economic Opportunities Conference in 1973 to provide the Western Provinces with railway cost information on a confidential basis.

A panel of five Commissioners was formed to direct the project and a technical committee was organized with representatives from the Commission, the Ministry of Transport, the four provinces and the railways.

The initial request of the provinces dealt with six specific traffic movements. The variable costs and supporting working papers for these movements were presented to the Minister in the spring of 1974. Additional requests were received and the related reports were being completed.

* * * * *

Engineering officers were involved with preparatory work for the new Railway Relocation and Crossing Act which was approved by Parliament and proclaimed June 1. It provides federal funding for the relocation of rail lines in urban areas as part of general plans for urban development and improvement of transportation.

Prior to passage of the Act, which also increases the maximum grants available for projects to eliminate level crossings, the Railway Transport Committee assisted in the planning of railway relocation projects in Quebec City and Regina.

* * * * *

Grain movement co-ordinators continued their activities at Vancouver, Victoria, Prince Rupert and Thunder Bay. In the crop year which ended July 31, through-put at the West Coast ports totalled 252.5 million bushels and at Thunder Bay, 482.8 million bushels. This compares with 350.6 million bushels at the West Coast ports and 547 million bushels at Thunder Bay during the crop year ending July 31, 1973. The reduction in grain through-put in the crop year ending July 31, 1974, can be attributed in part to the 1973 national rail strike, other labour disputes, and severe weather conditions in Western Canada during the 1973-74 winter.

The railways filed 47,679 freight tariffs, 1,824 respecting agreed charges, and 478 passenger tariffs. There were also 783 tariff filings by express companies. At the end of the year, 899 agreed charges were in effect, involving 2,092 shippers.

DOMESTIC AIR SERVICES

The first application for leave to appeal a general increase in airline fares was filed by the Consumers' Association of Canada after seven domestic carriers gave notice of a 9.5-per-cent increase for effect July 21.

Following a three-day public hearing at which carrier representatives presented evidence of cost increases to justify the higher rates the Commission found no grounds for suspension or disallowance.

The decision said "the additional revenues which can be expected to result from the increases in fares are essential for the financial well-being of the companies and for the continuation of the services they are offering the public and in no case will result in an unreasonable rate of return."

* * * * *

An extensive review of the adequacy of air services in the Atlantic provinces, requested by the Minister of Transport, was completed after a series of public hearings in the four provinces.

As a result of the main recommendations in the review, Air Canada announced plans to establish a daily service between Charlottetown, Ottawa and Toronto, and Eastern Provincial Airways was preparing an application to serve Fredericton and Saint John, N.B., on two new Halifax-Montreal routes.

* * * * *

In other decisions related to regional air service, Quebecair was granted authority to serve Rouyn-Noranda as part of its service between Quebec City and Val D'Or and Nordair was denied authority for a route linking Montreal, Ottawa, Sudbury and Thunder Bay. The Nordair

decision followed public hearings at Sudbury and Thunder Bay during which Air Canada announced plans to add the same route to its schedule early in 1975.

Transair received approval to serve Resolute Bay, N.W.T., as an extension of its northern service to, among other points, Churchill, Man.

* * * * *

New local air service route extensions included Great Lakes Airlines to Breslau, Peterborough and Ottawa, and Otonabee Airways to Peterborough, Toronto Island, Kingston and Montreal.

Air Transit Canada, a subsidiary of Air Canada, was licensed to operate an experimental short-takeoff-and-landing service between Rockcliffe Stolport, Ottawa, and Victoria Stolport, Montreal, using Twin Otter aircraft.

* * * * *

One refinement of government policy on mainline transcontinental air service was made during 1974, relaxing the requirement that CP Air serve both Montreal and Vancouver on all of its transcontinental flights.

CP Air now is allowed to terminate its eastbound flights at Toronto, Ottawa or Montreal and originate westbound flights from any of those points. However, all eastbound flights

must continue to originate in Vancouver and all westbound flights must terminate there.

* * * * *

A comprehensive report on the public requirement for local air service, sometimes referred to as "third level" service, was issued by the Commission as a background document for further public discussion and policy development.

The report included a review of existing local service operations across the country and a summary of the various views expressed by provincial governments, interested local organizations, carriers and air industry groups.

Interested parties were invited to file further comments or submissions based on the report which will be considered by the Commission in the development of final policy recommendations to the Minister.

* * * * *

AIR TRANSPORT COMMITTEE STATISTICS

The Air Transport Committee began the year with 389 applications under consideration and during the year received another 695. It dealt with 759 and at the end of 1974 had 325 still under examination.

Of the applications dealt with, 626 were approved, 117 denied and 16 dismissed.

The Committee held 12 public hearings, at Corner Brook and St. John's, Nfld., Charlottetown, Halifax, Fredericton, Montreal, Ottawa, Sudbury, Thunder Bay, Winnipeg, Calgary, Nanaimo, Powell River, Vancouver, Whitehorse, Inuvik and Yellowknife, involving 14 applications and a total of 39 sitting days.

* * * * *

Staff spent 120 man-days in visits to investigate alleged or suspected violations of the Air Carrier Regulations.

Importation of aircraft for commercial use totalled 32 (four rotating-wing and 28 fixed-wing) compared to 38 in 1973.

Licensing inspections covered approximately 51 per cent of licensed bases. This program involved 175 days of inspection work and 57 days of investigation. Twenty-nine days were spent at hearings and a total of 321 days were devoted to special projects. Thirty violations of route protection were investigated. Four resulted in show cause orders and one in a suspension.

A total of 134 cases involving violations of the Aeronautics Act and/or Air Carrier Regulations was handled in 1974.

Two major reports, The Canadian Helicopter Operating Industry- 1972 Revised and 1973- were published.

At the end of 1974 there were 1,102 licensed carriers, 1,026 operating fixed-wings aircraft and 76 operating rotating-wing equipment. Of the total carriers, 651 were domestic and 451 foreign. The carriers have a total of 1,831 licences.

Up to the end of 1974, 519 licences (115 Class 3, 169 Class 7 and 235 Class 9-4) had been grouped on the basis of the weight of aircraft authorized to be operated in accordance with the new Air Carrier Regulations.

A total of 794 licence documents were issued, 141 new licence documents and 653 licence documents replaced.

* * * * *

Air carriers and agents filed about 120,000 tariff pages and 7,500 service schedule pages as compared with 100,269 and 7,238 respectively in 1973.

A total of 984 special permission applications were processed, 580 contracts reviewed, 3,300 tariff pages rejected, 56 requests for waivers from regulations or for interpretations were processed, 200 complaints concerning unsatisfactory service by air carriers and the adverse impact of particular fares and rates were handled; and 800 International Air Transport Association (IATA) Resolutions dealt with involving over 42,000 pages of conference documentation.

The number of carriers and agents filing international tariffs reached a new high, increasing to 763 from 720 the previous year, and 387 carriers filed tariffs for domestic services.

* * * * *

Two regional carriers, Eastern Provincial Airways and Quebecair, were paid subsidies totalling \$2,066,066 for the operation of unprofitable routes deemed to be essential in the public interest, an increase of \$133,278 over the previous year.

INTERNATIONAL TRANSPORT (AIR)

The second tripartite meeting on North Atlantic charters was held in Ottawa in October at which representatives of the European Civil Aviation Conference, Canada and the United States reviewed measures taken on the program agreed at the first meeting. Progress was made towards defining the basic elements on which understanding within a multilateral framework was desirable. The experience gained in 1974 charter operations was reviewed and it was agreed that the status quo would be maintained in 1975, possibly subject to minor adjustment.

Negotiations on new or revised bilateral air agreements were conducted during 1974 with the Netherlands, Japan, Barbados, Spain, Venezuela, Lebanon, Yugoslavia, Switzerland, Norway and Morocco.

In addition, talks were held with Israel at the level of aeronautical authorities regarding the administration of the Canada-Israel air agreement as it relates to capacity on the route.

An agreement replacing a previous one abrogated by the Netherlands in 1969 was concluded and signed. It permits expanded services for both sides, including access to Toronto by KLM. CP Air obtained rights to carry traffic between Amsterdam and a number of points south and east of Amsterdam.

In discussions with Spain progress was made towards an agreement and further rounds are contemplated. Services between Canada and Spain are operated under reciprocal temporary rights by CP Air and Iberia.

A second round of negotiations brought Canada closer to concluding an agreement with Lebanon.

Two rounds of talks were held with Japan with a view to expanding the schedule of routes and obtaining a broader interpretation of the capacity clause. Talks are scheduled to continue in 1975.

Initial rounds were held with Yugoslavia and Morocco for the establishment of new services.

Since the independence of Barbados in 1966, air services have continued under the Canada-UK Air Agreement. At the request of Barbados the first round of negotiations was held and resulted in a temporary agreement valid for one year.

A new agreement with Venezuela was concluded, providing its carrier with access to Toronto or Montreal and a Canadian carrier route through Caracas to South America and Africa.

A revised agreement with Switzerland was approved which allows Swissair into Toronto and expands Air Canada routes beyond Switzerland.

* * * * *

There was a decrease in applications for international charter flights in 1974 because more of the larger aircraft were used, requiring fewer flights. The Committee approved 5,611 such

applications compared with 6,140 the previous year. Of these, 2,879 were operated under affinity, entity or common purpose rules and 2,732 under the Advanced Booking Charter (ABC) rules. There were 3,169 return flights of Canadian origin, 1,837 of foreign origin and 605 one-way Canadian departures for groups of foreign origin.

Inclusive Tour Charter applications showed another sharp increase to 376 compared with 279 the previous year. The Committee approved applications involving 6,933 return flights, compared with 5,354 in 1973. ITCs to the Caribbean jumped to 3,578 from 2,838.

The ABC, affinity, entity and common purpose charters by area were: 2,911 transatlantic, 1,878 trans-border, 191 Caribbean, Mexico and South America and 26 transpacific.

* * * * *

In the interdepartmental preparation for the 21st Assembly of the International Civil Aviation Organization the Commission was responsible for economic and legal matters and elaborated and co-ordinated, as necessary, the position to be taken by Canada in these matters.

At the assembly, officers of the Commission were primarily responsible for participation in the Economic Commission, Legal Commission and in the 21st Session of the ICAO Legal Committee held immediately after the Assembly.

The main result of the work of the Legal Committee was the elaboration of a revised text of the 1929 Warsaw Convention

and 1955 Hague Protocol with regard to cargo and mail. The revised text will be submitted for adoption at a diplomatic Conference in Montreal later this year. The Committee decided to convene a special sub-committee early in 1975 to consider the possible revision of the 1952 Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface.

TELECOMMUNICATIONS

An application by Bell Canada for approval of a 1974 telephone rate increase led to the longest series of public hearings for any case since the establishment of the Commission in 1967.

Bell originally filed a two-part application in 1972 covering proposed rate increases for 1973 and 1974 in its telephone territory which covers Ontario, Quebec and the eastern part of the Northwest Territories. The 1974 part, Application B, was later amended.

Hearings on the various issues involved in the case lasted 53 days in Ottawa, Toronto and Montreal. In addition, two days of public hearings were held in Frobisher Bay and Coral Harbour, N.W.T., under an official examiner appointed by the Commission in response to requests that representations from northern subscribers be heard.

The application, which sought added revenues of \$51,800,000 had the increase been in effect for the full year 1974, was finally approved in August with minor modifications.

Concurrently with the Bell Canada rate decision the Commission invited public comment on a Rate Adjustment Formula Procedure aimed at providing telecommunication carriers with relief in part from time to time from increases in uncontrollable costs without the necessity of prolonged public hearings.

Interested parties were asked to file submissions by March 3, 1975, and the Commission said it would later hold public hearings on the proposal.

* * * * *

The British Columbia Telephone Company applied for rate revisions that would have yielded \$15.3 million in additional revenue for the full year 1975, an increase of about 4.6 per cent.

The application was the subject of 12 days of public hearings in Vancouver and a decision was issued in January of this year approving the rate changes.

* * * * *

A two-part application by CN-CP Telecommunications was dealt with at a 10-day public hearing in Ottawa. The Commission approved an increase of 11 per cent in basic rates for public telegraph messages but rejected a request for an additional increase of nine per cent.

Increases of varying amounts were also approved for broadband exchange service, service to broadcasters, telex charges other than tolls, private wire services and the press rates for public message service.

* * * * *

A hearing was held at Whitehorse, Y.T., in December on a bid by CN Telecommunications for higher telephone rates in exchanges serving northeastern British Columbia, the Yukon Territory and the western part of the Northwest Territories. A decision was pending at the end of the year.

* * * * *

Approval was given for the issuance of shares by Bell Canada and the British Columbia Telephone Company following public hearings.

* * * * *

The complex telecommunication cost inquiry, which began in 1972, completed its technical phases late in 1974. The 30-member technical group representing carriers, the federal and provincial governments, the Commission and private sector interests wound up its work and the inquiry consultants submitted their reports which are being reviewed by the Commission.

The inquiry is designed to assist the Commission in establishing appropriate procedures for use in regulating the tolls of telecommunication carriers under federal jurisdiction.

TELECOMMUNICATION COMMITTEE STATISTICS

During the year, 3,784 telephone tariffs and 430 telecommunication tariffs were filed.

Directions were issued for the regrouping of 77 telephone exchanges of Bell Canada and six exchanges of British Columbia Telephone Company.

WATER TRANSPORT (Domestic)

Three pilotage authorities gave public notice, pursuant to the Pilotage Act, of proposed amendments to their tariffs.

No objections were filed with the Commission in respect of notices by the Pacific Pilotage Authority and the Great Lakes Pilotage Authority.

With respect to the notice of the Laurentian Pilotage Authority, four parties, the Dominion Marine Association, the Shipping Federation of Canada, the Corporation of Lower St. Lawrence River Pilots and the Corporation of Mid St. Lawrence River Pilots, filed notices of objection with the Commission. A public hearing was held in Montreal in September and in Ottawa in October. A decision is expected to issue early in 1975.

The Commission had a record year with regard to advising the Department of National Revenue on applications for waivers of the Coasting Laws. One of the main reasons for this increased activity was the energy shortage. In addition, the Canadian shipping industry was disrupted by three major strikes and an accident in the Welland Canal, all of which influenced the availability of Canadian shipping.

The Commission received 147 applications for waivers and suitable Canadian-flag vessels were found to be available in only 16 cases. The Commission declined to advise on four applications because of short notice.

In order to carry western crude oil from Vancouver to Eastern Canada during the energy shortage, 54 foreign-flag tankers were admitted to the Canadian Coasting Trade. In Eastern Canada eight tankers were imported for periods varying from two months to the full navigation season. In addition, 53 other applications for tankers were received for short movements.

Five applications were received for passenger cruisers and in only one case was a Canadian alternative identified. Included among the applications was one for a Hovercraft.

Also among the applications were three for specialized types of vessels, one portable by-section barge, one submersible and one drilling vessel. No suitable Canadian-flag vessels were found to be available in respect of any of these applications.

In two applications, Canadian-flag non duty-paid vessels were involved. In one of these cases, because Canadian-flag vessels were offered, the applicant paid the Customs-duty

for the vessel. In the other, no Canadian-flag duty paid vessel was available and a waiver was recommended.

* * * * *

The Interdepartmental Advisory Committee on the Availability of Certain Canadian-flag Ships, headed by the Water Transport Committee, considered four applications for the temporary entry of foreign-flag ships to engage in marine geophysical work in Canadian waters. This represented a drop in applications from the previous year when 10 were received. The Advisory Committee recommended that no suitable Canadian-flag vessels were available to undertake the proposed work in three applications. In the fourth, a Canadian-flag vessel was available to undertake part of the work.

* * * * *

Also filed with the Commission were documents developed between the Shipping conferences serving Eastern Canada and Eastern U.S. ports providing for the control of tariffs on the movement of goods through Canadian or U.S. ports, whether or not the goods originated in the country of those ports.

These documents have been approved by the U.S. Federal Maritime Commission subject to certain conditions protecting U.S. interests. Member conferences have yet to indicate acceptance of the conditions. The impact of the documents on Canadian interests is being studied.

WATER TRANSPORT COMMITTEE STATISTICS

The Water Transport Committee administered agreements involving subsidies for 21 services, four on the West Coast, one on the Great Lakes, nine on the St. Lawrence and the East Coast and seven in Newfoundland.

On the Great Lakes, subsidy payments were discontinued during the year in respect of one service; the renewal of one subsidy agreement on the West Coast is under review and two new applications for subsidy on the East Coast were received and rejected during the year.

Subsidies to private operators for water transport services during the calendar year totalled \$8,818,445, an increase of \$1,200,223 over the previous year.

* * * * *

Member lines of shipping conferences filed 16,762 documents in accordance with the requirements of the Shipping Conferences Exemption Act. At December 31 there were documents respecting 47 shipping conferences representing a total membership of 100 lines providing 344 services at North American ports. Eighty-six of these lines offered 273 services at ports in Canada.

* * * * *

Eleven applications for water transport licences were received during 1974. Licences were granted to four Great Lakes operators: Algoma Steel Corporation Limited, Canada Steamship Lines Limited, the Hamilton Harbour Commissioners and Scott Misener Steamships Limited, and vessel certificates were issued in respect of nine ships operated by these carriers.

On the Mackenzie River, seven operators were granted water transport licences in respect of some 259 ships: Arctic Cruise Lines Limited 2; Kaps Transport Ltd. 30; Lindberg Transport Ltd. 15; Mac Tug Ltd. 2; Northern Transportation Company Limited 195; Cooper Barging Service Ltd. 6; and Streeper Bros. Marine Transport Ltd. 9.

Two operators, Cooper Barging and Streeper Bros. Marine Transport, applied for the licensing of additional equipment. Objections to the increased tonnage were filed with the Commission by Kaps Transport and Northern Transportation Company.

After consideration of the evidence before it, the Committee found that public convenience and necessity did not require the licensing of this additional tonnage and consequently ruled that licensing authority would remain unchanged from the 1973 season.

* * * * *

Water Transport carriers filed 48 tariffs and 71 tariff supplements during the year.

Five companies engaged in water transportation filed notices of proposed acquisition of interests in other water

carriers. No objections were received in respect of the first four notices of proposed acquisitions. At the end of the year the fifth notice was being considered.

* * * * *

Detailed records were maintained with respect to vessels on the Canadian register of 100 or more gross tons, and a variety of other statistics of interest to the Committee was assembled and collated.

* * * * *

INTERNATIONAL TRANSPORT (WATER)

The Commission continued its participation in the work of intergovernmental and international organizations dealing with the negotiation of international agreements on maritime transport. In this work it has closely consulted the relevant federal departments and agencies and the private sector.

One of the subjects being discussed is the question of the system of limitation of liability enjoyed by the carrier. Following several preparatory meetings aimed at producing a draft Convention on the limitation of the carrier's liability in respect of death or injury to passengers and/or damage to their luggage while travelling by sea, the Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO) convened a diplomatic conference

which adopted, by majority vote, a convention on this subject. Recognizing that such a regime could be of interest to Canada, the Commission participated in the international negotiations and is now engaged in an assessment of the impact of this Convention in the Canadian context.

The Legal Committee of IMCO is also revising the 1957 Convention relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Ships (a more general Convention of the same type) with a view to modifying it in accordance with present transportation needs. The Commission is participating in the discussions since, should the 1957 Convention be revised, it may become desirable for Canada to amend its laws to harmonize with international practice. Although Canada did not ratify the 1957 Convention, most of its provisions are incorporated in the Canada Shipping Act.

After having participated in the last round of negotiations dealing with the development of a Code of Conduct for Liner Conferences, which was adopted by a majority of countries, the Commission is assessing the impact which this could have on Canada's trade if implemented. This analysis will aim at defining recommended policy should it be found that the Code will adversely affect Canada.

The Commission is also actively involved in a wide range of other subjects related to the international maritime field such as marine facilitation, ocean container transport, charter parties, general average and marine insurance.

INTERNATIONAL INTERMODAL TRANSPORT

In 1974 the Commission established within the International Transport Policy Committee an International Intermodal Transport and Facilitation Branch. This Branch is responsible for co-ordinating, harmonizing and developing policy on the economic regulation of international multimodal transport, including the movement of containerized and break-bulk cargo when more than one mode of transport is used. The Branch also provides the Commission's liaison with the Canadian Organization for the Simplification of Trade Procedures (COSTPRO).

In recent years there have been major changes in the traditional transportation infrastructure. The continuous growth of containerization in international trade is providing benefits and also the need for changes in trade and transportation procedures, and in the legal, economic, liability and documentary regimes governing multimodal transport.

The Commission is extensively involved in an assessment of the economic implications for Canada of a proposed new convention on international multimodal transport of goods. The aim of the proposed convention is to provide, among other things, for the use of one single through bill-of-lading for the entire intermodal transport of goods from point of origin to point of destination. The aim is also to provide for a liability regime covering loss, delay and damage, both concealed and unconcealed, for international multimodal transport.

Such a convention with its legal and economic implications could have far-reaching effects on Canadian transport systems. The Commission is providing a lead in this area and the work is being carried out under the guidance of an Interdepartmental Working Group. Preparatory work is under way and there are plans for consultation with all segments of the public and industry concerned.

* * * * *

The Economic Commission for Europe (ECE) is the only United Nations forum for East-West exchanges in the fields of trade, transportation, science, technology and the environment.

In 1973 the Economic and Social Committee (ECOSOC) of the UN granted Canada full membership in the ECE. Since the United States was already a member, accession to membership by Canada meant that agreements reached within the ECE would have a bearing not only on international trade and transportation issues within Europe but between the U.S. and Canada as well.

One of the principal bodies of the ECE is the Inland Transport Committee which deals with such questions as container transport, transport of dangerous goods, customs questions affecting transport, combined transport, and transport statistics. Canada attended the annual meeting of the Inland Transport Committee as a full member for the first time in 1974. Canadian representation was provided by a Commissioner of the International Transport Policy Committee and one member of its staff.

* * * * *

MOTOR VEHICLE TRANSPORT

Payments certified for truckers under the Atlantic Region Freight Assistance Act during 1974 amounted to \$20,257,336 compared with \$14,516,924 in 1973. The subsidy program, started in mid-1969, is similar to the Maritime Freight Rates Act which provides payments on railway freight shipments. (Payments under the MFRA were about \$15,300,000 in 1974.)

Subsidy payments to truckers are divided into two categories: Subsidies on the movement of goods out of the "select territory" to other Canadian markets, and subsidies on the movement of goods between points in the select territory.

In both categories truckers are required to apply to the Commission for a certificate making them eligible to file claims for subsidies on specific freight movements.

With respect to outbound movements, 573 truckers held qualifying certificates, an increase of 82 during the year. On movements within the territory, certificates were held by 3,100 truckers, an increase of 647.

Claims for Outbound Movements

In this category, 1,533 subsidy claims were filed in 1974 by 389 highway carriers. The Commission certified 1,460 claims for payments totalling \$4,134,668.

Since 1969 there have been 5,452 claims filed on outbound freight traffic and of these 5,268 have been certified for payments amounting to \$11,761,724.

Claims for Intra-territory Movements

There were 11,949 claims filed during 1974 by 2,392 carriers. The Commission certified 11,232 claims for payments totalling \$16,122,668.

The intra-territory subsidy was introduced in September of 1970. Since then there have been 28,253 claims of which 26,978 have been certified for total payment of \$40,008,037.

* * * * *

The Motor Vehicle Transport Committee approved 53 applications from trucking companies for temporary exemptions under paragraph (x) of Section 11 of the Lord's Day Act. These were for Sunday highway operations in connection with freight traffic of transportation undertakings in cases where there was undue delay, and in special circumstances.

Since 1967, only eight trucking companies have received permission from the Commission to carry on Sunday operations on a continuous basis.

In December, the Federal Court of Appeal upheld a decision of the Commission which allowed Imperial Roadways Ltd. and Reimer Express Ltd., both of Winnipeg, to operate on the Lord's Day trucks between Winnipeg and certain points in Ontario, Québec, and return.

* * * * *

The Motor Vehicle Transport Committee received 23 notices during 1974 of proposed acquisitions under Section 27 of the National Transportation Act. No proposed acquisition has been disallowed by the Committee.

* * * * *

COMMODITY PIPELINES

An order setting out the information to be supplied in a proposed application for construction and operation of a pipeline to transport anhydrous ammonia was issued to Alberta Ammonia Limited of Calgary regarding its pending application.

Consideration was given to draft regulations regarding (a) joint hearing rules where both the Commission and the National Energy Board are involved in hearing an application, and (b) commodity pipelines in general.

The Commission has also been engaged in monitoring the activities of planned commodity pipelines in Canada.

REVIEW COMMITTEE

Thirteen applications which were before the Review Committee at the end of 1973 were considered during 1974. In addition, 28 applications were received and considered during the course of the year.

Review actions were initiated in 22 of the 41 cases.

One application was subsequently withdrawn. In 18 instances the Committee found that no grounds for review existed. Review was therefore granted in over one-half of the applications considered.

Of the 22 cases which were reviewed, seven resulted in modifications to original decisions. In 14 instances the original decision was reaffirmed. In one case an application which had been referred to the modal Committee to conduct the review had not yet been decided.

Eleven judgments on appeal were received from the Minister of Transport during 1974. In three instances a review of the original decision was directed. In two instances the issuance of a licence was directed. In one instance the Commission was directed to grant special permission for a series of charter flights.

At the end of the year two applications for review, on which the pleadings were completed, had not yet been dealt with. Twelve applications for review had been received but not yet reviewed by the Committee, the pleadings being not yet completed.

RESEARCH

Research activity by the Commission during 1974 placed an increased emphasis on studies related to problems and issues arising from the work of the committees. The research group provides a pool of some 50 professionals with a capacity to investigate and analyze problems in the fields of transport and telecommunications.

The projects included an examination of railway passenger fares; traffic studies related to the negotiation of international air agreements; an analysis of the national trucking industry; a review of documentation and insurance problems in intermodal transport; preparatory work for commodity pipeline regulation, and assistance in the telecommunication cost inquiry.

* * * * *

Special studies were conducted at the request of other government departments and agencies, including the Ministry of Transport, the Department of Industry, Trade and Commerce and the Canada Grains Council.

These ranged from a report on the competitive performance capability of the DHC-7 airliner to an investigation of western coal shipments to eastern Canadian markets and the completion of a series of studies on surface passenger transport services in southwestern Ontario. A 10-volume report was completed and issued on a consultants' study of the trans-Newfoundland transportation corridor which was arranged at the direction of the government, and a major research program was organized to assist the national transportation policy study now under way in the Ministry of Transport.

* * * * *

Among the major projects completed during the year was an investigation into the technical aspects of transporting

bulk commodities by slurry pipelines. It was initiated in 1970 with the provision of a grant to the Saskatchewan Research Council which conducted a series of experiments at its pipeline pilot plant in Saskatoon.

The prime objective was to develop large-scale technical information sufficient to design potential commercial installations with accuracy. Tests were done on the movement of coal, iron concentrates, potash, limestone and sand in liquid suspensions. The results have already caused experts in this field to rethink previously acceptable approaches to the design and operation of slurry pipelines.

In a related project, the Commission issued a report on an economic comparison between railway freight and slurry pipeline for the movement of domestic coal from west to east. It said long-term benefits would favour the pipeline mode.

* * * * *

For the last four years the Commission has been watching with interest the development of Amtrak, the semi-public corporation established to operate passenger-train services in the United States. Last year it assigned a research group to study the effectiveness of Amtrak. The report, which was made public late in the year, said Amtrak has been a reasonable success despite its many problems, mostly financial, and is likely to produce within three years a passenger train system superior to that of Canada. But it added that because of the differences

in the railway systems of Canada and the U.S. the Amtrak approach is not suitable in Canada.

* * * * *

A major activity in 1974 related to econometric studies of the demand for transport. The Commission has developed a transport demand model to provide forecasts of future freight transport flows in Canada, with the major objective of assisting both government and carriers in ensuring that capacity is adequate to meet requirements. So far the model is capable of producing predictions of traffic flows by the rail and marine modes. Work is continuing to refine the structure of the model to extend coverage to other transport modes, and to link the model to econometric models that have been developed elsewhere for non-transport sectors of the economy.

The Commission has conducted extensive investigations into user charges, or the extent to which users of the various transport modes repay to various levels of government the cost of such items as airports and highways. This work is currently being updated.

A historic evaluation of the purposes and extent of transport subsidies has been completed and, in addition to the major reports, a digest will shortly be released. The first of a number of theoretical studies of transport subsidies has been completed and the results of further studies will be published in 1975.

* * * * *

In 1949 the Board of Transport Commissioners for Canada, a predecessor agency of the Commission, began publishing an annual analysis of Canadian carload all-rail traffic based on a one-per-cent sampling of railway waybills. This work was continued by the Commission.

It had been felt for some time that this analysis should be expanded to cover a much larger sample and provide a breakdown of traffic movements within and between provinces. This was accomplished during 1974 with the publication of a commodity flow analysis covering the 1968-72 period and a subsequent publication adding data for 1973.

The object of the expanded analysis, which includes about 97 per cent of the total tonnage of local carload revenue traffic originated on the CNR and CP Rail, is to provide a comprehensive, factual base for the understanding of rail transportation problems in Canada.

COMMISSION MEMBERS AND STAFF

One new member, John T. Gray of Ottawa, was appointed to the Commission in 1974, shortly after the retirement of Laval Fortier. Membership in the Commission stands at 16, one below the statutory maximum of 17.

At the end of the year continuing Commission staff numbered 647, an increase of 84 from the total a year earlier.

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS

TO ELIGIBLE COMPANIES

IN RESPECT OF YEAR 1973

	Amount of Actual Loss Claimed	Payments to December 31, 1974
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 6,834,604	\$ 4,302,351
Section 258 (Guaranteed Branch Lines)	49,876,501	37,536,562
Section 261 (Passenger-Train Services)	148,724,167	111,924,559
Section 272 (Eastern Rates)	6,070,101	6,070,101
TOTAL	<u>\$ 211,505,373</u>	<u>\$ 159,833,573</u>
Section 413 (Equalization Payments)		564,666
TOTAL		<u>\$ 160,398,239</u>

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS

TO CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

IN RESPECT OF YEAR 1973

	Amount of Actual Loss Claimed	Payments to December 31, 1974
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 4,468,946	\$ 2,870,568
Section 258 (Guaranteed Branch Lines)	30,365,555	22,220,918
Section 261 (Passenger-Train Services)	119,741,567	90,457,118
Section 272 (Eastern Rates)	3,135,776	3,135,776
TOTAL	<u>\$ 157,711,844</u>	<u>\$ 118,684,380</u>

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS

TO CANADIAN PACIFIC LIMITED

IN RESPECT OF YEAR 1973

	Amount of Actual Loss Claimed	Payments to December 31, 1974
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 2,365,658	\$ 1,431,783
Section 258 (Guaranteed Branch Lines)	19,510,946	15,315,644
Section 261 (Passenger-Train Services)	28,662,212	21,275,530
Section 272 (Eastern Rates)	2,934,325	2,934,325
TOTAL	<u>\$ 53,473,141</u>	<u>\$ 40,957,282</u>

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1973

SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1974</u>
<u>Newfoundland</u>			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	\$ 210,294	\$ NIL(2)
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	513,625	NIL(2)
<u>Prince Edward Island</u>			
3. Elmira Spur	Harmony Jct.-Elmira	46,132	NIL(2)
<u>Nova Scotia</u>			
4. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	67,001	NIL(2)
5. Oxford	Tatamagouche-Scotsburn	88,455	NIL(2)
6. St. Peters	St. Peters Jct.-St. Peters	42,782	NIL(2)
7. Sunny Brae Spur	Ferrona Jct.-Sunny Brae	17,472	NIL(2)
<u>Ontario</u>			
8. Penetang	Colwell-Penetanguishene	46,623(5)	NIL(2)
<u>Manitoba</u>			
9. Cabot(4)	Searle-Cabot	28,641	NIL(2)
10. Carman(4)	Carman-Roseisle	81,166	56,612
11. Carman(4)	Roseisle-Notre Dame Jct.	9,137	NIL(2)
12. Hartney(4)	Hartney-Virden	44,944	NIL(2)
13. Inwood(4)	Grosse Isle-Hodgson	164,251	144,391
14. Neepawa(4)	Muir-Carberry Jct.	29,002	26,106
15. Pleasant Point(4)	West Tower-Brandon Jct.	7,597	NIL(2)
16. Rapid City(4)	Hallboro-Rapid City	87,855	79,967
17. Ridgeville(4)	South Jct.-Ridgeville	39,836	NIL(2)
18. Ste. Rose(4)	Ste. Rose-Rorketon	73,792	65,955
19. Wawanesa(4)	Hartney Jct.-M. and B. Jct.	118,994	103,533
20. Winnipegosis(4)	Sifton Jct.-Winnipegosis	100,785	65,136
<u>Saskatchewan</u>			
21. Avonlea(4)	Bengough Jct.-Avonlea	185,492	163,647
22. Bengough(4)	Bengough Jct.-Willowbunch	472,933	422,234
23. Blewett(4)	Luxton-Blewett	12,172	NIL(2)
24. Bodo(3)(4)	Unity-Bodo	317,353	288,521

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1974</u>
<u>Saskatchewan (cont'd)</u>			
25. Bolney(4)	Spruce Lake Jct.-Frenchman Butte	\$ 130,730	\$ 116,734
26. Central Butte(4)	Central Butte-Grainland	12,632	NIL(2)
27. Cut Knife(4)	Rosemound-Carruthers	21,094	19,864
28. Goodwater(4)	Radville Jct.-Goodwater	123,309	109,599
29. Gravelbourg(4)	Tyson-Neidpath	93,134	83,638
30. Hatherleigh(4)	Prinham-Avery	16,922(5)	NIL(2)
31. Main Centre(4)	Mawer-Main Centre	259,979	237,310
32. Meskanaw(4)	Thatch-Lannaw	368,203	325,071
33. Porter(4)	Oban Jct.-Battleford	84,843	72,829
34. Riverhurst(4)	Central Butte-Riverhurst	132,623	118,426
35. Tonkin(4)	Fonehill Jct.-Parkerview	104,607	90,314

Alberta

36. Demay(4)	Camrose Jct.-Ryley	49,230	45,178
37. Dodsland(4)(6)	Loverna-Hemaruka	173,129	162,581
38. Haight(4)	Haight Jct.-Vegreville Jct.	44,539	41,550
39. Kingman(4)	Tofield-Barlee Jct.	33,554	31,372
40. Spondin(4)	Scapa-Spondin	14,084	NIL(2)
TOTAL		\$ 4,468,946	\$ 2,870,568

- (1) Claims for Actual Loss as filed December 2, 1974, unless otherwise indicated.
- (2) Payments may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made.
- (3) Minor portion of this line is in Alberta.
- (4) Protected under Section 258 effective November 13, 1973.
- (5) Claim for Actual Loss as filed January 25, 1974.
- (6) Minor portion of this line is in Saskatchewan.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1973

SECTION 258 (GUARANTEED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1974</u>
<u>Manitoba</u>			
1. Cabot (8)	Searle-Cabot	\$ 4,441	\$ NIL (7)
2. Carman	Carman Jct.-Carman	228,312	137,729
3. Carman (8)	Carman-Roseisle	12,586	8,779
4. Carman (8)	Roseisle-Notre Dame Jct.	1,416	NIL (7)
5. Carman	Notre Dame Jct.-Belmont	227,591	196,373
6. Cowan	North Jct.-Swan River	564,249	460,444
7. Gladstone	Delta Jct.-Dauphin	494,829	395,992
8. Hartney	Belmont-Hartney Jct.	10,113	9,597
9. Hartney	Hartney Jct.-Hartney	387,555	346,273
10. Hartney (8)	Hartney-Virden	6,969	NIL (7)
11. Herchmer	Gillam-Churchill	478,194	245,511
12. Inwood (8)	Grosse Isle-Hodgson	25,470	22,390
13. Miami	Morris-Somerset	415,461	270,998
14. Neepawa (8)	Muir-Carberry Jct.	4,497	4,048
15. Neepawa	Carberry Jct.-Rossburn Jct.	108,182	92,106
16. Neepawa	Rossburn Jct.-Neepawa Jct.	125,407	110,798
17. Notre Dame	Notre Dame Jct.-Notre Dame de Lourdes	25,936	22,382
18. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	167,226	151,757
19. Pleasant Point (8)	West Tower-Brandon Jct.	1,178	NIL (7)
20. Rapid City (8)	Hallboro-Rapid City	13,623	12,400
21. Rapid City	Rapid City-Beulah	242,953	222,288
22. Ridgeville (8)	South Jct.-Ridgeville	6,177	NIL (7)
23. Ridgeville	Ridgeville-Emerson	58,572	35,303
24. Rossburn	Rossburn Jct.-Russell	654,064	584,162
25. Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	74,335	65,624
26. Ste. Rose (8)	Ste. Rose-Korketon	11,442	10,228
27. Togo (4)	Dauphin-Kamsack	595,369	270,796
28. Wakopa	Greenway-Neelin	71,434	63,367
29. Wawanesa (8)	Hartney Jct.-M. and B. Jct.	18,451	16,055
30. Winnipegosis (8)	Sifton Jct.-Winnipegosis	15,628	10,100
<u>Saskatchewan</u>			
31. Aberdeen	Humboldt-Duck Lake Jct.	616,846	319,753
32. Acadia Valley (5)	Eyre Jct.-Acadia Valley	115,517	105,715
33. Amiens	Amiens Jct.-England	324,832	294,216
34. Arborfield	Crane-Arborfield	38,207	4,570
35. Assiniboine	Canora-Mutchler	247,365	144,963
36. Avonlea (8)	Bengough Jct.-Avonlea	28,764	25,376
37. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	342,822	307,097
38. Bengough (8)	Bengough Jct.-Willowbunch	73,334	65,475

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1974</u>
<u>Saskatchewan (cont'd)</u>			
39. Big River	Big River Jct.-Big River	\$ 229,459	\$ 205,290
40. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	819,493	742,818
41. Blewett(8)	Luxton-Blewett	1,888	NIL(7)
42. Bodo(5)(8)	Unity-Bodo	49,210	44,740
43. Bolney(8)	Spruce Lake Jct.-Frenchman Butte	20,272	18,102
44. Brooksby	Naisberry Jct.-Carrot River	470,550	419,074
45. Carlton	Dalmeny-Carlton	200,526	175,066
46. Central Butte	Moose Jaw Jct.-Central Butte	393,924	353,170
47. Central Butte(8)	Central Butte-Grainland	1,958	NIL(7)
48. Chelan	Reserve-Crooked River	431,613	382,287
49. Conquest	Conrose Jct.-Dunblane	394,373	361,469
50. Conquest	Dunblane-Beechy	325,908	282,353
51. Corning	Peebles-Handsworth	126,037	111,152
52. Cromer	Maryfield-Kipling	442,334	393,785
53. Cudworth	Norco Spur Jct.-Cudworth Jct.	669,554	594,107
54. Cut Knife	Cut Knife Jct.-Rosemound	46,226	38,084
55. Cut Knife(8)	Rosemound-Carruthers	3,271	3,080
56. Dodsland	Biggar-Loverna	668,299	610,799
57. Elrose	Conquest Jct.-Elrose Jct.	1,267,345	1,128,108
58. Erwood(6)	Whitmore-Hudson Bay	228,182	157,796
59. Glenavon	Kipling-McCallum	776,914	706,906
60. Goodwater(8)	Radville Jct.-Goodwater	19,120	16,995
61. Gravelbourg	Gravelbourg Jct.-Claybank	11,173(2)	NIL(7)
62. Gravelbourg	Mossbank-Tyson	866,715	777,530
63. Gravelbourg(8)	Tyson-Neidpath	14,442	12,970
64. Hatherleigh(8)	Prinham-Avery	2,562(2)	NIL(7)
65. Langham	Langham Jct.-North Battleford	392,928	135,766
66. Lewvan	Minard Jct.-North Regina	1,301,791	NIL(3)
67. Main Centre(8)	Mawer-Main Centre	40,313	36,799
68. Mantario	Glidden-Alsask	481,222	441,962
69. Margo	Kamsack-Humboldt	1,223,373	925,314
70. Meskanaw	Melfort-Thatch	16,750	15,874
71. Meskanaw(8)	Thatch-Lannaw	57,095	50,408
72. Northgate	Northgate-Steelman	185,114	NIL(3)
73. Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood	155,517	138,567
74. Preeceville	Lilian-Kelvington	395,937	348,450
75. Porter(8)	Oban Jct.-Battleford	13,156	11,294
76. Qu'Appelle	Birmingham Jct.-Victoria Plains	576,814	NIL(3)
77. Rhein	Ross Jct.-Wroxton	281,888	253,324
78. Riverhurst(8)	Central Butte-Riverhurst	20,565	18,364
79. Robinhood	Speers Jct.-Turtleford Jct.	518,550	457,270
80. Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley	932,444	703,075
81. St. Brieux	Thatch-Humboldt Jct.	468,140	416,788
82. Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	1,464,568	1,097,174
83. Tonkin(6)	Russell-Fonehill Jct.	384,122	342,268
84. Tonkin(8)	Fonehill Jct.-Parkerview	16,221	14,005
85. Turtleford	North Battleford-St. Walburg	589,474	525,345
86. Weyburn	Talmage-Radville	352,495	303,916
87. White Bear	Eston-White Bear	397,331	355,988

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1974</u>
<u>Alberta</u>			
88. Alliance	Alliance Jct.-Alliance	\$ 440,847	\$ 352,819
89. Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	410,264	374,051
90. Demay(8)	Camrose Jct.-Ryley	7,634	7,006
91. Dodsland(4)(8)	Loverna-Hemaruka	26,846	25,211
92. Drumheller	Hanna-Sarcee Yard	1,332,676	701,814
93. Endiang	Endiang Jct.-Warden Jct.	338,128	188,215
94. Endiang	Warden-Nevis	52,759	NIL(7)
95. Haight(8)	Haight Jct.-Vegreville Jct.	6,906	6,443
96. Kingman(8)	Tofield-Barlee Jct.	5,203	4,865
97. Oyen(4)	Kindersley-Hanna	1,044,725	683,241
98. Spondin(8)	Scapa-Spondin	2,396	NIL(7)
99. Stettler	Ferlow Jct.-Dinosaur	779,644	716,956
100. Three Hills	Mirror-Hubalta	331,024	NIL(3)
TOTAL		\$ 30,365,555	\$ 22,220,918

(1) Claims for Actual Loss as filed December 2, 1974, unless otherwise indicated.

(2) Claims for Actual Loss as filed January 25, 1974.

(3) Acceptable documentation supporting these claims has not been filed.

(4) Minor portion of this line is in Saskatchewan.

(5) Minor portion of this line is in Alberta.

(6) Minor portion of this line is in Manitoba.

(7) See footnote (2) Section 256 list.

(8) Protected under Section 258 effective November 13, 1973.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1973

SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Amount Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to December 31, 1974 (80% of Certified)</u>
1. Quebec-La Malbaie-Clermont	\$ 458,797	\$ 411,624	\$ 329,299
2. Montreal-Gaspe/Moncton	5,044,078	4,880,178	3,904,142
3. Montreal-Halifax/Sydney	20,445,754	19,739,883	15,791,906
4. Sydney-Truro-Halifax	1,238,099	1,191,767	953,414
5. Kingston-Toronto	340,820	327,814	262,251
6. Montreal/Quebec-Chicoutimi	3,176,071	3,034,223	2,427,378
7. Quebec-Cochrane/Noranda	4,131,415	3,950,378	3,160,302
8. Montreal-Sherbrooke-Coaticook	766,170	742,060	593,648
9. Ottawa-Belleville	513,839	494,205	395,364
10. Richmond-Lyster-Quebec	264,900	236,823	189,458
11. Toronto-Stratford	549,114	534,823	427,858
12. Toronto-North Bay-Kapuskasing	2,188,742	1,990,767	1,592,614
13. Toronto-Niagara Falls	1,490,010	1,449,051	1,159,241
14. Winnipeg-Thompson/Churchill	5,360,392	4,437,637	3,550,110
15. Edmonton-Drumheller	383,381	374,182	299,346
16. Edmonton-North Battleford	656,400	628,660	502,928
17. Jasper-Prince George-Prince Rupert	2,968,678	2,814,495	2,251,596
18. Montreal/Toronto-Vancouver	37,812,680	36,627,268	29,301,814
19. Deux-Montagnes-Grenville	83,040	49,446	39,557
20. Moncton-Saint John	1,013,902	986,525	789,220
21. Winnipeg-Thunder Bay North	715,947	699,585	559,668
22. Saskatoon-The Pas	310,833	303,004	242,403
23. Edmonton-Grand Centre	493,344	NIL (2)	NIL (2)
24. Toronto-Stouffville	446,875	434,800	347,840
25. Ottawa-Brockville/Toronto	2,312,886	2,216,218	1,772,974
26. Regina-Saskatoon-Prince Albert	657,840	541,669	433,335
27. Prince Albert-Hudson Bay	23,882	23,498	18,798
28. Hearst-Nakina	34,638	33,681	26,945
29. Hornepayne-Manitouawadge	39,903	38,726	30,981
30. Dauphin-Winnipegosis	16,872	16,587	13,270
31. Wabowden-Gillam-Churchill	24,034	23,513	18,810
32. Sioux Lookout-Thunder Bay North	76,582	74,835	59,868
33. Flin Flon-Osborne Lake	34,122	33,355	26,684
34. The Pas-Lynn Lake	180,420	175,050	140,040

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to December 31, 1974 (80% of Certified)</u>
35. McBride-Prince George	\$ 45,903	\$ 31,496	\$ 25,197
36. Toronto-London-Sarnia	3,964,845	3,838,848	3,071,078
37. Montreal-Quebec	2,371,307	2,132,310	1,705,848
38. Montreal/Brockville-Toronto	11,219,879	9,984,491	7,987,593
39. Toronto-Windsor	4,757,507	4,561,240	3,648,992
40. Montreal-Ottawa	2,690,452	2,582,607	2,066,086
41. Toronto-Guelph	<u>437,214</u>	<u>424,078</u>	<u>339,262</u>
TOTAL	\$ 119,741,567	\$ 113,071,400	\$ 90,457,118

(1) Claims for Actual Loss as filed December 2, 1974.

(2) Payment may be recommended only in respect of services determined to be "uneconomic".
No determination has been made.

CANADIAN PACIFIC LIMITED

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1973

SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1974</u>
<u>New Brunswick</u>			
1. Minto	Minto-Pennlyn	\$ 142,006	\$ NIL(2)
2. Shore Line	Allan Cot-St. George	39,276	NIL(2)
<u>Quebec</u>			
3. Drummondville	Knowlton-Foster	3,932	NIL(2)
4. Q.C.R. Tring	Tring Jct.-Megantic	173,356	NIL(2)
5. St. Guillaume	Ste. Rosalie-St. Guillaume	26,039	NIL(2)
6. Sawyerville	Cookshire-Sawyerville	1,261	NIL(2)
<u>Ontario</u>			
7. Eganville	Payne-Douglas	19,998	11,014
8. Port McNicoll	Coldwater-Port McNicoll	21,857	NIL(2)
9. Renfrew Spur	Renfrew-Calabogie	12,456	NIL(2)
<u>Manitoba</u>			
10. Boissevain(3)	Boissevain-Lauder	52,075	35,438
11. Carman(3)	Roland-Plum Coulee	20,321	14,965
12. Varcoe(3)	MacGregor-Wellwood	23,610	NIL(2)
13. Varcoe(3)	Moorepark-Varcoe	10,935	NIL(2)
<u>Saskatchewan</u>			
14. Asquith(3)	Urban-Baljennie	178,447	137,644
15. Big Gully(3)	Lloydminster-Hillmond	87,448	70,298
16. Colony(3)	Rockglen-Killdeer	73,208	53,077
17. Hatton(3)	Hatton-Golden Prairie	70,555	54,742
18. Kelfield(3)	Brass-Kelfield	114,720	94,765
19. Kisbey(3)	Stoughton-Weyburn	104,088	80,569
20. Matador(3)	Gunnworth-Matador	234,482	201,694
21. McMorran(3)	Milden-McMorran	218,883	164,354
22. Medstead(3)	Healy-Panton	49,208	34,059
23. Rosetown(3)	Perdue-North Rosetown	161,614	130,178
24. Stewart Valley(3)	Baird-Stewart Valley	80,598	60,042
25. Whitkow(3)	Pierard-Redfield	41,357	34,265

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	Amount of Actual Loss Claimed (1)	Payments to December 31, 1974
<u>Alberta</u>			
26. Cardston(3)	Cardston-Glenwood	\$ 76,107	\$ 53,383
27. Cassils(3)	Cassils-Scandia	30,929	21,566
28. Irricana(3)	Hamlet-Irricana	54,881	40,045
29. Rosemary(3)	Rosemary-East Coulee	107,704	58,984
30. Suffield(3)	Suffield-Hays	82,234	50,670
31. Woolford(3)	Raley-Whisky Gap	44,328	30,031
<u>British Columbia</u>			
32. Nicola Spur	Merritt-Nicola	<u>7,745</u>	<u>NIL(2)</u>
TOTAL		\$ 2,365,658	\$ 1,431,783
		<u><u> </u></u>	<u><u> </u></u>

(1) Claims for Actual Loss as filed February 1, 1974.

(2) Payment may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic".
No determination has been made.

(3) Protected under Section 258 effective November 13, 1973.

CANADIAN PACIFIC LIMITED

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1973

SECTION 258 (GUARANTEED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1974</u>
<u>Manitoba</u>			
1. Alida(2)	Lauder-Alida	\$ 188,356	\$ 161,998
2. Arborg	Rugby-Arborg	150,900	113,313
3. Boissevain(5)	Boissevain-Lauder	8,075	5,495
4. Carman(5)	Roland-Plum Coulee	3,151	2,321
5. Estevan(2)	Kemnay-Bienfait	625,482	482,168
6. Glenboro	Murray Park-Souris	274,142	177,767
7. Gretna	Altona-Gretna	17,471	13,458
8. Lac du Bonnet	Birds Hill-Molson	117,845	82,859
9. La Riviere	Fortress-La Riviere	185,776	95,196
10. Lenore	Forrest-Lenore	110,759	79,712
11. Lyleton	Deloraine-Lyleton	135,103	113,768
12. Miniota	Brandon-Miniota	171,752	116,542
13. Napinka	La Riviere-Napinka	570,711	493,266
14. Russell	Binscarth-Inglis	96,211	75,857
15. Snowflake	Wood Bay-Snowflake	43,895	36,147
16. Varcoe(5)	MacGregor-Wellwood	3,661	NIL(6)
17. Varcoe(5)	Moorepark-Varcoe	1,695	NIL(6)
18. Winnipeg Beach	Gimli-Riverton	79,034	58,477
<u>Saskatchewan</u>			
19. Altawan(3)	Shaunavon-Manyberries	532,889	418,674
20. Amulet	Ormiston-Cardross	126,626	109,764
21. Arcola(4)	Schwitzer-Arcola	322,971	253,853
22. Asquith(5)	Urban-Baljennie	27,670	21,344
23. Assiniboia	Amulet-Assiniboia	375,409	283,040
24. Big Gully(5)	Lloydminster-Hillmond	13,559	10,901
25. Bromhead	Gladmar-Minton	67,169	59,162
26. Bromhead	Southall-Tribune	80,910	71,837
27. Bulyea	Neudorf-Bulyea	645,017	532,548
28. Colonsay	Euston-Colonsay	449,474	358,098
29. Colony(5)	Rockglen-Killdeer	11,351	8,230
30. DuneĤm	Player-Simmie	119,876	96,526
31. Expanse	Curle-Assiniboia	277,659	209,057
32. Fife Lake	Assiniboia-Big Beaver	474,129	392,763
33. Hatton(5)	Hatton-Golden Prairie	10,940	8,489
34. Kelfield(5)	Brass-Kelfield	17,788	14,695
35. Kerrobert	Outlook-Kerrobert	789,695	679,526
36. Kisbey	Arcola-Stoughton	127,914	109,204
37. Kisbey(5)	Stoughton-Weyburn	16,140	12,494

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	Amount of Actual Loss <u>Claimed (1)</u>	Payments to <u>December 31, 1974</u>
<u>Saskatchewan (cont'd)</u>			
38. Lanigan	Tregarva-Lanigan	\$ 448,529	\$ 331,672
39. Lloydminster	Wilkie-Lloydminster	514,077	390,265
40. Macklin	Kerrobert-Macklin	352,598	303,479
41. Matador(5)	Gunnworth-Matador	36,359	31,276
42. McMorran(5)	Milden-McMorran	33,940	25,486
43. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	614,618	509,457
44. Medstead(5)	Healy-Panton	7,630	5,281
45. Melfort	Lanigan-Cronlid	624,195	521,797
46. Neudorf	Rocanville-Neudorf	331,923	244,912
47. Notukeu	Notukeu-Val Marie	777,524	679,115
48. Outlook	Moose Jaw-Outlook	632,773	466,400
49. Pennant	Wickett-Verlo	163,894	138,088
50. Prince Albert	Lanigan-Northway	370,555	285,228
51. Reford	Kerrobert-Wilkie	223,355	189,985
52. Rosetown(5)	Perdue-North Rosetown	25,060	20,186
53. Shamrock	Archive-Hak	444,950	343,931
54. Shaunavon	Assiniboia-Shaunavon	761,805	607,780
55. Stewart Valley(5)	Baird-Stewart Valley	12,497	9,311
56. Tisdale	Goudie-Nipawin	263,020	113,475
57. Tyvan	Stoughton-Regina	155,956	81,464
58. Vanguard	Swift Current-Meyronne	399,481	331,074
59. White Fox	Nipawin-Sharpe	469,539	388,839
60. Whitkow(5)	Pierard-Redfield	6,412	5,313
61. Wishart	Foam Lake-Wishart	152,472	131,888
62. Wood Mountain	Ogle-Mankota	417,781	350,043

<u>Alberta</u>			
63. Bassano	Empress-Bassano	376,216	255,052
64. Burstall	Pivot-Schuler	73,260	65,327
65. Cardston	Stirling-Cardston	192,603	136,758
66. Cardston(5)	Cardston-Glenwood	11,801	8,278
67. Cassils(5)	Cassils-Scandia	4,795	3,344
68. Coronation(2)	Kerrobert-Coronation	504,857	412,560
69. Crossfield	Collicutt-Cremona	68,569	48,340
70. Furness(2)	Epping-Paradise Valley	168,651	148,278
71. Hoadley	Truman-Breton	53,975	NIL
72. Irricana	Bassano-Hamlet	205,005	154,497
73. Irricana(5)	Hamlet-Irricana	8,510	6,210
74. Lacombe	Coronation-Lacombe	198,498	101,985
75. Lomond	Lomond-Eltham	293,433	231,595
76. Rosemary(5)	Rosemary-East Coulee	16,700	9,147

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1974</u>
<u>Alberta (cont'd)</u>			
77. Stirling	Manyberries-Stirling	\$ 439,682	\$ 360,447
78. Strathmore	Gleichen-Langdon	96,853	61,242
79. Suffield(5)	Suffield-Hays	12,751	7,857
80. Suffield	Hays-Lomond	149,706	105,356
81. Vegreville	Vegreville-Willingdon	104,674	88,790
82. Willingdon	Lloydminster-Clover Bar	1,011,386	841,630
83. Woolford(5)	Raley-Whisky Gap	6,873	4,657
TOTAL		\$ 19,510,946	\$ 15,315,644

- (1) Claims for Actual Loss as filed February 1, 1974.
- (2) Minor portion of this line is in Saskatchewan.
- (3) Minor portion of this line is in Alberta.
- (4) Minor portion of this line is in Manitoba.
- (5) Protected under Section 258 effective November 13, 1973.
- (6) See footnote (2) Section 256 list.

CANADIAN PACIFIC LIMITED

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1973

SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to December 31, 1974 (80% of Certified)</u>
1. Halifax-Yarmouth	\$ 545,772	\$ 466,384	\$ 373,107
2. Montreal-Saint John	2,500,862	2,274,074	1,819,259
3. Montreal-Quebec	1,522,886	1,379,089	1,103,271
4. Montreal-Mont Laurier	152,515	138,854	111,083
5. Montreal-Ottawa (N.S.)	376,992	327,280	261,824
6. Montreal/Toronto-Vancouver	21,606,720	20,240,332	16,192,266
7. Toronto-Havelock	275,030	226,645	181,316
8. Toronto-Hamilton	213,491	203,691	162,953
9. Sudbury-Sault Ste. Marie	351,554	324,559	259,647
10. Sudbury-White River	418,182	376,010	300,808
11. Calgary-Edmonton	698,208	637,495	509,996
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
TOTAL	\$ 28,662,212	\$ 26,594,413	\$ 21,275,530
	<hr/>	<hr/>	<hr/>

(1) Claims for Actual Loss as filed December 19, 1974.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION (NIPISSING CENTRAL RAILWAY)

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1973

SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to December 31, 1974 (80% of Certified)</u>
1. Swastika-Noranda	<u>\$ 320,388</u>	<u>\$ 239,889</u>	<u>\$ 191,911</u>

1. Claim for Actual Loss as filed April 16, 1974.

PAYMENTS UNDER SECTION 413 OF RAILWAY ACT
TO COMPANIES OTHER THAN CANADIAN NATIONAL RAILWAYS,
CANADIAN PACIFIC LIMITED, AND
ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION (NIPISSING CENTRAL RAILWAY)
IN RESPECT OF YEAR 1973

	Payments to <u>December 31, 1974</u>
Algoma Central Railway	\$ 89,262
Burlington Northern Inc.	1,857
Burlington Northern (Manitoba) Limited	27,946
Canada and Gulf Terminal Railway Company	18,132
Chesapeake and Ohio Railway Company	21,965
Napierville Junction Railway Company	2,933
Northern Alberta Railways Company	242,418
Penn Central Transportation Company	15,536
Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company	41,797
Canada Steamship Lines, Limited	102,820
	<u>\$ 564,666</u>

Canadian Transport Commission
 Railway Transport Committee
 Rail Economic Analysis Branch
 December 31, 1974

PAIEMENTS VERSÉS EN VERTU DE L'ARTICLE 413 DE LA

LOI SUR LES CHEMINS DE FER AUX COMPAGNIES AUTRES QUE LE

CANADIEN NATIONAL, LE CANADIEN PACIFIQUE ET LA

'ONTARIO NORTHAND TRANSPORTATION COMMISSION' (NIPISSING CENTRAL RAILWAY)

POUR L'ANNÉE 1973

Paiements versés
au 31 décembre 1974

Algonia Central Railway	89,262	\$
Burlington Northern Inc.	1,857	
Burlington Northern (Manitoba) Limited	27,946	
Canada and Gulf Terminal Railway Company	18,132	
Chesapeake and Ohio Railway Company	21,965	
Napierville Junction Railway Company	2,933	
Northern Alberta Railways Company	242,418	
Penn Central Transportation Company	15,536	
Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company	41,797	
Canada Steamship Lines, Limited	102,820	
	564,666	\$

Commission canadienne des transports
Comité des transports par chemin de fer
Section de l'analyse des services de chemin de fer
Le 31 décembre 1974

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1973

ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

1. Swastika-Noranda	\$ 320,388	\$ 239,889	\$ 191,911
Services de trains de voyageurs	Pertes réelles réclamées (1)	Pertes réelles certifiées	Paiements versés au 31 décembre 1974 (80% des pertes réelles certifiées)

(1) Réclamations en dédommagement des
pertes réelles soumises avant le
16 avril 1974.

CANADIEN PACIFIQUE

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1973

ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Services de trains de voyageurs		Pertes réelles réclamées (1)		Pertes réelles certifiées		Paiements versés au 31 décembre 1974 (80% des pertes réelles certifiées)	
1.	Halifax-Yarmouth	\$	545,772	\$	466,384	\$	373,107
2.	Montréal-Saint-Jean		2,500,862		2,274,074		1,819,259
3.	Montréal-Québec		1,522,886		1,379,089		1,103,271
4.	Montréal-Mont Laurier		152,515		138,854		111,083
5.	Montréal-Ottawa (Côte Nord)		376,992		327,280		261,824
6.	Montréal/Toronto-Vancouver		21,606,720		20,240,332		16,192,266
7.	Toronto-Havelock		275,030		226,645		181,316
8.	Toronto-Hamilton		213,491		203,691		162,953
9.	Sudbury-Sault Ste. Marie		351,554		324,559		259,647
10.	Sudbury-White River		418,182		376,010		300,808
11.	Calgary-Edmonton		698,208		637,495		509,996
TOTAL			\$ 28,662,212		\$ 26,594,413		\$ 21,275,530

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles
soumises avant le 19 décembre 1974.

Alberta

Subdivision

Entre

Pertes
réelles
réclamées (1)

Paiements
versés au
31 décembre 1974

77. Stirling
78. Stratmore
79. Suffield (5)
80. Suffield
81. Vegreville
82. Willingdon
83. Woolford (5)

Manyberries-Stirling
Gleichen-Langdon
Suffield-Hays
Hays-Lomond
Vegreville-Willingdon
Lloydminster-Clover Bar
Kaley-Whisky Gap

\$ 439,682
96,853
12,751
149,706
104,674
1,011,386
6,873

\$ 360,447
61,242
7,857
105,356
88,790
841,630
4,657

TOTAL

\$ 19,510,946

\$ 15,315,644

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumise avant le 1er février 1974.
- (2) Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.
- (3) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.
- (4) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.
- (5) Embranchements en exploitation obligatoire en vertu de l'Article 258 à compter du 13 novembre 1973.
- (6) Voir renvoi (2) au bas de la section sur l'Article 256.

Saskatchewan

Subdivision

Entre

réclamées (1)

31 décembre 1974

Pertes
versés au

Pertes
réelles

38.	Lanigan	448,529	\$	417,781	350,043
39.	Lloydminster	514,077		152,472	131,888
40.	Macklin	352,598		6,412	5,313
41.	Mataдор (5)	35,359		469,539	388,839
42.	McMorrان (5)	33,940		399,481	331,074
43.	Meadow Lake	614,618		155,956	81,464
44.	Meadow Lake	777,524		263,020	113,475
45.	Melfort	624,130		12,497	9,311
46.	Neudorf	7,650		761,805	607,780
47.	Neudorf	331,923		444,950	343,931
48.	Neudorf	632,773		25,060	20,186
49.	Notkew	163,894		223,355	189,985
50.	Notkew	370,555		370,555	285,228
51.	Notkew	138,088		44,497	138,088
52.	Notkew	466,400		779,115	466,400
53.	Notkew	244,912		679,115	244,912
54.	Notkew	521,797		521,797	521,797
55.	Notkew	5,281		5,281	5,281
56.	Notkew	509,457		509,457	509,457
57.	Notkew	25,486		25,486	25,486
58.	Notkew	31,276		31,276	31,276
59.	Notkew	303,479		303,479	303,479
60.	Notkew	390,265		390,265	390,265
61.	Notkew	331,672	\$	331,672	331,672
62.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
63.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
64.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
65.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
66.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
67.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
68.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
69.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
70.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
71.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
72.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
73.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
74.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
75.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
76.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
77.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
78.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
79.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
80.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
81.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
82.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
83.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
84.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
85.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
86.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
87.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
88.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
89.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
90.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
91.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
92.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
93.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
94.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
95.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
96.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
97.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
98.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
99.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529
100.	Notkew	448,529	\$	448,529	448,529

Alberta

Subdivision

Entre

réclamées (1)

31 décembre 1974

63.	Bassano	376,216		16,700	9,147
64.	Burdaill	293,433		198,498	101,985
65.	Cardston	8,510		6,210	6,210
66.	Cardston (5)	205,005		154,497	154,497
67.	Cassils (5)	53,975		148,278	148,278
68.	Coronation (2)	168,651		48,340	48,340
69.	Crossfield	504,857		472,560	472,560
70.	Furness (2)	4,795		3,344	3,344
71.	Hoadley	11,801		8,278	8,278
72.	Irricana	192,603		136,758	136,758
73.	Irricana (5)	65,327		65,327	65,327
74.	Irricana	376,216		376,216	376,216
75.	Lomond	293,433		198,498	101,985
76.	Rosemary (5)	8,510		6,210	6,210
77.	Rosemary	205,005		154,497	154,497
78.	Rosemary	53,975		148,278	148,278
79.	Rosemary	168,651		48,340	48,340
80.	Rosemary	504,857		472,560	472,560
81.	Rosemary	4,795		3,344	3,344
82.	Rosemary	11,801		8,278	8,278
83.	Rosemary	192,603		136,758	136,758
84.	Rosemary	65,327		65,327	65,327
85.	Rosemary	376,216		376,216	376,216
86.	Rosemary	293,433		198,498	101,985
87.	Rosemary	8,510		6,210	6,210
88.	Rosemary	205,005		154,497	154,497
89.	Rosemary	53,975		148,278	148,278
90.	Rosemary	168,651		48,340	48,340
91.	Rosemary	504,857		472,560	472,560
92.	Rosemary	4,795		3,344	3,344
93.	Rosemary	11,801		8,278	8,278
94.	Rosemary	192,603		136,758	136,758
95.	Rosemary	65,327		65,327	65,327
96.	Rosemary	376,216		376,216	376,216
97.	Rosemary	293,433		198,498	101,985
98.	Rosemary	8,510		6,210	6,210
99.	Rosemary	205,005		154,497	154,497
100.	Rosemary	53,975		148,278	148,278

[illegible]

Paiements
 versés au
 31 décembre 1974

Pertes
 réelles
 réclamées (1)

Entre

Subdivision

Alberta

26. Cardston(3)	Cassils-Scandia	Cardston-Glenwood	\$	76,107	\$	53,383
27. Cassils(3)	Hamlet-Irricana			30,929		21,566
28. Irricana(3)	Rosemary-East Coulee			54,881		40,045
29. Rosemary(3)	Suffield-Hays			107,704		58,984
30. Suffield(3)	Raley-Whisky Gap			82,234		50,670
31. Woolford(3)				44,328		30,031

Colombie Britannique

32. Nicola Spur
 Merritt-Nicola
 7,745
 2,365,658
 1,431,783
 2
 2

TOTAL

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises avant
 le 1er février 1974.

(2) Des paiements ne sont recommandés que s'il a été jugé que les
 embranchements son "non-rentables". Aucune détermination n'a
 été faite dans ce cas.

(3) Embranchements en exploitation obligatoire en vertu de l'Article 258
 à compter du 13 novembre 1973.

CANADIEN PACIFIQUE

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1973

ARTICLE 256 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION LIBRE)

Subdivision		Entre		réclamées (1)		31 décembre 1974	
Pertes		réelles		versées au		paiements	
Nouveau-Brunswick							
1. Minto		Minto-Pennlyn		142,006	\$	NEANT (2)	NEANT (2)
2. Shore Line		Allan Cot-St. George		39,276		NEANT (2)	NEANT (2)
Quebec							
3. Drummondville		Knowlton-Foster		3,932		NEANT (2)	NEANT (2)
4. Q.C.R. Tring		Tring Jct.-Mégantic		173,356		NEANT (2)	NEANT (2)
5. St. Guillaume		Ste. Rosalie-St. Guillaume		26,039		NEANT (2)	NEANT (2)
6. Sawyerville		Cookshire-Sawyerville		1,261		NEANT (2)	NEANT (2)
Ontario							
7. Eganville		Rayne-Douglas		19,998		NEANT (2)	11,014
8. Port McNicoll		Goldwater-Port McNicoll		21,857		NEANT (2)	
9. Renfrew Spur		Renfrew-Calabogile		12,456		NEANT (2)	
Manitoba							
10. Boissevain (3)		Boissevain-Lauder		52,075		35,438	
11. Carman (3)		Roiland-Pium Coulee		20,321		14,965	
12. Varcoe (3)		MacGregor-Wellwood		23,610		NEANT (2)	NEANT (2)
13. Varcoe (3)		Moorepark-Varcoe		10,935		NEANT (2)	
Saskatchewan							
14. Asquith (3)		Urban-Balfenile		178,447		137,644	
15. Big Gully (3)		Lloydminster-Hillmond		87,448		70,298	
16. Colony (3)		Rockglen-Killdeer		70,555		54,742	
17. Hatton (3)		Hatton-Golden Prairie		73,208		53,077	
18. Kelfield (3)		Brass-Kelfield		114,720		94,765	
19. Kisbey (3)		Stoughston-Weyburn		104,088		80,569	
20. Matador (3)		Gunnworth-Matador		234,482		201,694	
21. McMorran (3)		Milden-McMorran		218,883		164,354	
22. Medstead (3)		Healy-Panton		49,208		34,059	
23. Rosetown (3)		Perdue-North Rosetown		161,614		130,178	
24. Stewart Valley (3)		Baird-Stewart Valley		80,598		60,042	
25. Whitkow (3)		Pierard-Redfield		41,357		34,265	

Services de trains de voyageurs

Pertes réelles réclâmées (1)

Pertes réelles certifiées

Pertes certifiées

Paiements versés au 31 décembre 1974 (80% des pertes)

- 35. McBride-Prince George
- 36. Toronto-London-Sarnia
- 37. Montréal-Québec
- 38. Montréal/Brockville-Toronto
- 39. Toronto-Windsor
- 40. Montréal-Ottawa
- 41. Toronto-Cuelph

TOTAL

\$ 119,741,567

\$ 113,071,400

\$ 90,457,118

\$ 45,903
3,964,845
2,371,307
11,219,879
4,757,507
2,690,452
437,214

\$ 31,496
3,838,848
2,132,310
9,984,491
4,561,240
2,582,607
424,078

\$ 25,197
3,071,078
1,705,848
7,987,593
3,648,992
2,066,086
339,262

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises avant le 2 décembre 1974.
- (2) Des paiements ne sont recommandés que s'il a été jugé que les embranchements sont "non-rentables". Aucune détermination n'a été faite dans ce cas.

RECLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNEE 1973

ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

[illegible]

Alberta

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées (1)	Paiements versés au 31 décembre 1974
88. Alliance	Alliance Jct.-Alliance	440,847	\$ 352,819
89. Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	410,264	374,051
90. Demay (8)	Camrose Jct.-Ryley	7,634	7,006
91. Dodsland (4) (8)	Loverna-Hematurka	26,846	25,211
92. Drumheller	Hanna-Sarcee Yard	1,332,676	701,814
93. Endiang	Endiang Jct.-Warden Jct.	338,128	188,215
94. Endiang	Warden-Nevis	52,759	NEANT (7)
95. Haight (8)	Haight Jct.-Vegreville Jct.	6,906	6,443
96. Kingman (8)	Tofield-Barlee Jct.	5,203	4,865
97. Oyen (4)	Kindersley-Hanna	1,044,725	683,241
98. Spondin (8)	Scapa-Spondin	2,396	NEANT (7)
99. Stettler	Ferlow Jct.-Dinosaur	779,644	716,956
100. Three Hills	Mirror-Hubalta	331,024	NEANT (3)
TOTAL		\$ 30,365,555	\$ 22,220,918

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises avant le 2 décembre 1974, sauf indication contraire.

(2) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises avant le 25 janvier 1974.

(3) Aucune documentation acceptable à l'appui de ces réclamations n'a été soumise.

(4) Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.

(5) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.

(6) Se prolonge en Manitoba sur une faible distance.

(7) Voir renvoi (2) au bas de la section sur l'Article 256.

(8) Embranchements en exploitation obligatoire en vertu de l'Article 258 à compter du 13 novembre 1973.

Saskatchewan

Subdivision

Entre

Pertes
réclamées (1)

Paiements
versés au
31 décembre 1974

39.	Big River	Big River Jct.-Big River	\$	229,459	\$	205,290
40.	Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm		819,493		742,818
41.	Blewett (8)	Luskton-Blewett		1,888		44,740
42.	Bodo (5) (8)	Unity-Bodo		49,210		18,102
43.	Bolney (8)	Spruce Lake Jct.-Frenckman Butte		20,272		470,550
44.	Brooksby	Naisberry Jct.-Carrot River		470,550		175,066
45.	Carlton	Dalmenay-Carlton		200,526		353,170
46.	Central Butte	Moose Jaw Jct.-Central Butte		399,924		382,287
47.	Central Butte (8)	Central Butte-Craikland		1,958		361,469
48.	Chelvan	Reserve-Crooked River		431,613		282,353
49.	Conquest	Conquest Jct.-Dunblane		394,373		111,152
50.	Conquest	Dunblane-Beechy		325,908		393,785
51.	Cornifing	Peables-Handsworth		126,037		594,107
52.	Cromer	Maryfield-Kipling		442,334		38,084
53.	Cudworth	Norco Spur Jct.-Cudworth Jct.		669,554		3,080
54.	Cut Knife	Cut Knife Jct.-Rosemount		46,226		610,799
55.	Cut Knife (8)	Rosemount-Caruthers		668,299		127,796
56.	Dodsland	Biggar-Loverna		668,299		1,128,108
57.	Elrose	Conquest Jct.-Elrose Jct.		226,182		706,906
58.	Erwood (6)	Whitmore-Hudson Bay		228,182		16,995
59.	Glenavon	Kipling-McCallum		776,914		12,970
60.	Goodwater (8)	Kaville Jct.-Goodwater		19,120		777,530
61.	Gravelbourg	Gravelbourg Jct.-Claybank		11,173 (2)		NEANT (7)
62.	Gravelbourg	Mossbank-Lyson		866,715		NEANT (2)
63.	Gravelbourg (8)	Tyson-Neidpath		14,442		NEANT (7)
64.	Hatherleigh (8)	Prinhams-Avery		2,562 (2)		NEANT (7)
65.	Langham	Langham Jct.-North Battleford		392,928		NEANT (7)
66.	Lewvan	Minard Jct.-North Regina		1,301,791		NEANT (3)
67.	Main Centre (8)	Maver-Main Centre		40,313		NEANT (3)
68.	Mantario	Glidden-Alsask		481,222		NEANT (3)
69.	Margo	Kamsack-Humboldt		1,223,373		NEANT (3)
70.	Meskanaw	Melfort-Thatch		16,750		NEANT (3)
71.	Meskanaw (8)	Thatch-Lanaw		57,095		NEANT (3)
72.	Northgate	Northgate-Steelman		188,114		NEANT (3)
73.	Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood		155,517		NEANT (3)
74.	Precewille	Lillian-Kelvington		395,937		NEANT (3)
75.	Porter (8)	Oban Jct.-Battleford		13,156		NEANT (3)
76.	Qu'Appelle	Birmingham Jct.-Victoria Plains		576,814		NEANT (3)
77.	Rhein	Ross Jct.-Troxton		281,888		NEANT (3)
78.	Riverhurst (8)	Central Butte-Riverhurst		20,565		NEANT (3)
79.	Robinswood	Speers Jct.-Turtleford Jct.		518,550		NEANT (3)
80.	Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley		932,444		NEANT (3)
81.	St. Brileux	Thatch-Humboldt Jct.		468,140		NEANT (3)
82.	Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert		464,568		NEANT (3)
83.	Tonkin (6)	Russell-Fonchill Jct.		384,122		NEANT (3)
84.	Tonkin (8)	Fonchill Jct.-Parkerview		16,221		NEANT (3)
85.	Turtleford	North Battleford-St. Walburg		589,474		NEANT (3)
86.	Weyburn	Talimage-Kadville		352,495		NEANT (3)
87.	White Bear	Eston-White Bear		397,331		NEANT (3)

CANADIEN NATIONAL

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1973

ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION OBLIGATOIRE)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées (1)	Palements versés au 31 décembre 1974
Manitoba			
1. Cabot (8)	Searle-Cabot	4,441 \$	NEANT (7) \$
2. Carman	Carman Jct.-Carman	228,312	137,729
3. Carman (8)	Carman-Roseisle	12,586	8,779
4. Carman (8)	Roseisle-Notre Dame Jct.	1,416	NEANT (7)
5. Carman	Notre Dame Jct.-Belmont	227,591	196,373
6. Cowan	North Jct.-Swan River	564,249	460,444
7. Gladstone	Delia Jct.-Dauphin	494,829	395,992
8. Hartney	Belmont-Hartney Jct.	10,113	9,597
9. Hartney	Hartney Jct.-Hartney	387,555	346,273
10. Hartney (8)	Hartney-Virden	6,969	NEANT (7)
11. Herchmer	Gilliam-Churchill	478,194	245,511
12. Inwood (8)	Grosse Isle-Hodgson	25,470	22,390
13. Miami	Morris-Somersel	415,461	270,998
14. Neepawa (8)	Muir-Carberry Jct.	4,497	4,048
15. Neepawa	Carberry Jct.-Rossburn Jct.	108,182	92,106
16. Neepawa	Rossburn Jct.-Neepawa Jct.	125,407	110,798
17. Notre Dame	Notre Dame Jct.-Notre Dame de Lourdes	25,236	22,382
18. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	167,226	151,757
19. Pleasant Point (8)	West Tower-Brandon Jct.	1,178	NEANT (7)
20. Rapid City (8)	Haliboro-Rapid City	13,623	12,400
21. Rapid City	Rapid City-Beulah	242,953	222,288
22. Ridgville (8)	South Jct.-Ridgville	6,177	NEANT (7)
23. Ridgville	Ridgville-Emerson	58,572	35,303
24. Rossburn	Rossburn Jct.-Kussell	654,064	584,162
25. Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	74,335	65,624
26. Ste. Rose (8)	Ste. Rose-Korkton	11,442	10,228
27. Togo (4)	Dauphin-Kamsack	595,369	270,796
28. Wakopa	Greenway-Neehin	71,434	63,367
29. Wawanesa (8)	Hartney Jct.-M. and B. Jct.	18,451	16,055
30. Winnipegosis (8)	Stiton Jct.-Winnipegosis	15,628	10,100
31. Aberdeen	Humboldt-Duck Lake Jct.	616,846	319,753
32. Acadia Valley (5)	Eyre Jct.-Acadia Valley	115,517	105,715
33. Amlens	Amlens Jct.-England	324,832	294,216
34. Arborgfield	Crane-Arborfield	38,207	4,570
35. Assiniboine	Canora-Mutcher	247,365	144,963
36. Avonlea (8)	Bengough Jct.-Avonlea	28,764	25,376
37. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	342,822	307,097
38. Bengough (8)	Bengough Jct.-Willowbunch	73,334	65,475
Saskatchewan			

Paiements
versés au
31 décembre 1974

Pertes
réelles
réclamées (1)

Entre

Subdivision

Saskatchewan

25. Bohney (4)	Spruce Lake Jct.-Frenchman Butte	130,730	\$
26. Central Butte (4)	Central Butte-Grainland	12,632	
27. Cut Knife (4)	Rosemond-Carruthers	21,094	
28. Goodwater (4)	Radville Jct.-Goodwater	123,309	
29. Gravebourg (4)	Tyson-Neidpath	93,134	
30. Hatherleigh (4)	Pinham-Avery	16,922(5)	
31. Main Centre (4)	Mawer-Main Centre	259,779	
32. Meskanaw (4)	Thatch-Lannaw	368,203	
33. Porter (4)	Oban Jct.-Battleford	84,843	
34. Riverhurst (4)	Central Butte-Riverhurst	132,623	
35. Tonkin (4)	Fonehill Jct.-Parkerview	104,607	
25. Bohney (4)		130,730	\$
26. Central Butte (4)		12,632	
27. Cut Knife (4)		21,094	
28. Goodwater (4)		123,309	
29. Gravebourg (4)		93,134	
30. Hatherleigh (4)		16,922(5)	
31. Main Centre (4)		259,779	
32. Meskanaw (4)		368,203	
33. Porter (4)		84,843	
34. Riverhurst (4)		132,623	
35. Tonkin (4)		104,607	

Alberta

36. Demay (4)	Camrose Jct.-Ryley	49,230	
37. Dodsland (4) (6)	Loverna-Hemaruka	173,129	
38. Haight (4)	Haight Jct.-Vegreville Jct.	44,539	
39. Kingman (4)	Tofield-Barlee Jct.	33,554	
40. Spondin (4)	Scapa-Spondin	14,084	
36. Demay (4)		49,230	
37. Dodsland (4) (6)		173,129	
38. Haight (4)		44,539	
39. Kingman (4)		33,554	
40. Spondin (4)		14,084	

TOTAL

\$ 4,468,946

\$ 2,870,568

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises avant le 2 décembre 1974, sauf indication contraire.
- (2) Des paiements ne sont recommandés que s'il a été jugé que les embranchements sont "non rentables". Aucune détermination n'a été faite dans ce cas.
- (3) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.
- (4) Embranchements en exploitation obligatoire en vertu de l'Article 258 à compter du 13 novembre 1973.
- (5) Réclamation en dédommagement des pertes réelles soumises avant le 25 janvier 1974.
- (6) Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.

CANADIEN NATIONAL

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1973

ARTICLE 256 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION LIBRE)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées (1)	Palements versés au 31 décembre 1974
Terre-Neuve			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	\$ 210,294	\$ NEANT (2)
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	513,625	NEANT (2)
Île-du-Prince-Édouard			
3. Blmitra Spur	Harmony Jct.-Blmitra	46,132	NEANT (2)
Nouvelle-Écosse			
4. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	67,001	NEANT (2)
5. Oxford	Tatamagouche-Scotsburn	88,455	NEANT (2)
6. St. Peters	St. Peters Jct.-St. Peters	42,782	NEANT (2)
7. Sunny Brae Spur	Ferrona Jct.-Sunny Brae	17,472	NEANT (2)
Ontario			
8. Penetang	Colwell-Penetangushene	46,623 (5)	NEANT (2)
Manitoba			
9. Cabot (4)	Searle-Cabot	28,641	NEANT (2)
10. Carman (4)	Carman-Roseisle	81,166	56,612
11. Carman (4)	Roseisle-Notre Dame Jct.	9,137	NEANT (2)
12. Hartney (4)	Hartney-Viriden	44,944	NEANT (2)
13. Inwood (4)	Grosse Isle-Hodgson	164,251	144,391
14. Neepawa (4)	Muir-Carberry Jct.	29,002	26,106
15. Pleasant Point (4)	West Tower-Brandon Jct.	7,597	NEANT (2)
16. Rapid City (4)	Haliboro-Rapid City	87,855	79,967
17. Ridgewillie (4)	South Jct.-Ridgewillie	39,836	NEANT (2)
18. Ste. Rose (4)	Ste. Rose-Korkeaton	73,792	65,955
19. Wawanesa (4)	Hartney Jct.-M. and B. Jct.	118,994	103,533
20. Winnipegosis (4)	Stifton Jct.-Winnipegosis	100,785	65,136
Saskatchewan			
21. Avonlea (4)	Bengough Jct.-Avonlea	185,492	163,647
22. Bengough (4)	Bengough Jct.-Willowbunch	472,933	422,234
23. Blawett (4)	Luxton-Blawett	12,172	NEANT (2)
24. Bodo (3) (4)	Unity-Bodo	317,353	288,521

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS

AU CANADIEN NATIONAL

POUR L'ANNÉE 1973

Pertes réelles réclamées	\$ 4,468,946	Article 256 (Embranchements en exploitation libre)
Paiements versés au 31 décembre 1974	\$ 2,870,568	Article 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)
	22,220,918	Article 261 (Services de trains de voyageurs)
	90,457,118	Article 272 (Tarifs de l'Est)
	3,135,776	TOTAL
	\$ 157,711,844	
	\$ 118,684,380	

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS

AU CANADIEN PACIFIQUE

POUR L'ANNÉE 1973

Pertes réelles réclamées	\$ 2,365,658	Article 256 (Embranchements en exploitation libre)
Paiements versés au 31 décembre 1974	\$ 1,431,783	Article 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)
	15,315,644	Article 261 (Services de trains de voyageurs)
	21,275,530	Article 272 (Tarifs de l'Est)
	2,934,325	TOTAL
	\$ 53,473,141	
	\$ 40,957,282	

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS

AUX COMPAGNIES ADMISSIBLES

POUR L'ANNÉE 1973

Paiements versés au 31 décembre 1974	Pertes réelles réclamées				
		Article 256 (Embranchements en exploitation libre)	\$ 6,834,604	\$ 4,302,351	
		Article 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)	49,876,501	37,536,562	
		Article 261 (Services de trains de voyageurs)	148,724,167	111,924,559	
		Article 272 (Tarifs de l'Est)	6,070,101	6,070,101	
		TOTAL	\$ 211,505,373	\$ 159,833,573	
		Article 413 (Paiements de péréquation)		564,666	
		TOTAL		\$ 160,398,239	

Commission, ce qui maintient à 16 le nombre des Commissaires en fonction, soit un de moins que le nombre de membres prévu par la Loi.

A la fin de l'année, la Commission comptait 647 employés permanents, 84 de plus qu'à la fin de l'année précédente.

subséquentes seront publiés en 1975.

* * * * *

A partir de l'année 1949, la Commission des transports du Canada, une des agences qui ont précédé la Commission, a instauré une analyse des feuilles de route des trafic-wagons entièrement ferroviaire tirée d'un échantillonnage d'un pour cent. La Commission canadienne des transports a continué de publier ce rapport annuellement.

On reconnaît depuis longtemps, pourtant, le besoin d'une analyse de trafic-wagons entièrement ferroviaire à partir d'un échantillonnage beaucoup plus compréhensif, qui distingue le trafic à l'intérieur d'une province du trafic interprovincial. C'est ce qui a été fait en 1974, alors qu'a été publiée une analyse du volume des denrées expédiées pendant les cinq années 1968-1972. Une analyse préparée subéquemment ajoutait les denrées expédiées en 1973.

A peu près 97 pour cent du tonnage entier du trafic rentable canadien par wagon complet des Chemins de fer Nationaux du Canada et du Canadien Pacifique est compris dans cette analyse, dont le but est de produire des données basées sur des faits afin que soient mieux compris les problèmes du transport au Canada.

COMMISSAIRESET AUTRE PERSONNEL

Peu après le départ de M. Laval Fortier, qui a pris sa retraite en 1974, M. John T. Gray d'Ottawa a été nommé à la

Un autre travail important avait trait à des études

économétriques sur la demande dans le domaine du transport.

La Commission a établi un modèle prévisionnel de demande de

transport qui lui fournit des renseignements sur le volume

des marchandises transportées, ceci pour aider le gouvernement

et les transporteurs à assurer un service pouvant satisfaire

la demande. Jusqu'à présent le modèle peut prédire certains

volumes de trafic par rail et par voies maritimes. Toutefois,

le modèle est constamment amélioré et il fournira des renseignements

sur les autres modes de transport. Il sera également

utilisé en rapport avec d'autres modèles économétriques établis

ailleurs pour l'étude de secteurs économiques autres que le

transport.

La Commission a examiné attentivement le rapport qui

existe entre les frais d'exploitation et les usagers, et la

mesure dans laquelle les usagers des divers modes de transport

devraient rembourser aux divers gouvernements les coûts d'ins-

tallations telles que les aérogares et les routes. Ces renseignements

seront mis à jour très bientôt.

Une évaluation significative des buts et de la quantité

des subventions accordées aux divers modes de transport, a été

exécutée et fera l'objet d'un rapport important. Un résumé de

ce rapport sera publié prochainement. La première d'une série

d'études théoriques sur les subventions accordées aux divers

modes de transport est achevée et les résultats d'études

* * * * *

Unis, le principe Amtrak ne semble pas convenir au Canada. entre les systèmes de chemin de fer canadiens et ceux des Etats-
ceux du Canada. Toutefois, à cause des différences marquées
d'ici trois ans, un système de trains de voyageurs supérieur à
cier, et l'on s'attend que soit mis sur pied, aux Etats-Unis,
ont dû être surmontés, dont le principal est le problème finan-
avait connu un certain succès malgré les nombreux problèmes qui
été publié vers la fin de l'année démontrait que le système
l'étude de l'efficacité du système Amtrak. Le rapport qui a
affecté un groupe d'experts de la Division de la Recherche à
américains de trains de voyageurs. L'année dernière, elle a
semi-publique établie aux Etats-Unis pour exploiter les services
suivi avec intérêt le développement d'Amtrak, une corporation
Durant les quatre dernières années, la Commission a

* * * * *

dérivés.
line à cause des bénéfices à long terme qui pourraient en être
Canada. Le rapport semble pencher pour le transport par pipe-
rapport à l'acheminement du charbon de l'ouest à l'est du
par rail et ceux du transport par pipe-lignes solide-liquide par
compare les aspects économiques du transport des marchandises
La Commission a publié un rapport connexe qui

Un rapport de dix volumes a été complété et rendu public relativement à une étude préparée par des conseillers sur le transport dans l'île de Terre-Neuve. Ce rapport avait été réquisitionné par le gouvernement. De plus, un programme important de recherche a été lancé en rapport avec les études qui se font présentement au Ministère des Transports sur la politique du transport.

* * * * *

Une investigation sur les aspects techniques du transport en vrac solide-liquide par pipe-line de denrées a aussi été complétée en 1974. Elle avait été commencée en 1970 grâce à une subvention accordée au Saskatchewan Research Council qui a fait une série d'expériences à son usine-pilote de pipe-lines à Saskatoon.

Le principal objectif de l'étude était d'établir des données techniques de base, sur une grande échelle, pouvant établir avec précision les normes futures des pipe-lines commerciales. Des tests ont été faits sur le transport du charbon, du minerai de fer, de la potasse, du calcaire, et du sable en suspension dans un liquide. Les résultats obtenus ont forcé les experts à reconsidérer les principes auparavant acceptés quant à l'agencement et à l'exploitation des pipe-lines solide-liquide.

La Division fournit un service commun à tous les comités, et ses 50 experts étudient et analysent les problèmes qui leur sont soumis dans les domaines du transport et de la télécommunication.

Par exemple, ils ont fait une analyse des taux applicables au transport, par rail, des voyageurs; des études de trafic en rapport avec les négociations devant aboutir à des ententes internationales dans le domaine du transport aérien; une analyse de l'industrie du camionnage; une revue des problèmes de documentation et d'assurances que confronte le transport intermodal; et un travail préparatoire à la réglementation des pipe-lines de denrées. Ils ont également participé à l'enquête sur les coûts de la télécommunication.

* * * *

Des enquêtes spécifiques ont été faites à l'instigation de certains ministères et agences gouvernementales, y compris le Ministère des Transports, le Ministère de l'Industrie et du Commerce et le Conseil canadien des Grains. L'éventail des activités de la Division de la Recherche, en 1974, s'étend de la préparation d'un rapport sur le fonctionnement de l'appareil aérien DHC-7, à l'analyse des chargements de charbon expédiés de l'Ouest à l'Est, en passant par une série d'études sur les services de transport des voyageurs en surface dans le sud-ouest de l'Ontario.

Le Comité a donné suite à 22 de ces 41 demandes; une

d'entres elles a, par la suite, été retirée. Dans 18 cas, le

Comité a jugé les motifs insuffisants pour justifier une

révision. C'est donc dire qu'une révision a été accordée

dans plus de la moitié des demandes soumises.

Dans sept des 22 cas qui ont été réexaminés, le Comité

a décrété des modifications aux décisions initiales tandis que

dans 14 autres les premières décisions ont été maintenues. Le

dernier cas, qui a été soumis au comité modal pour qu'il le

réétudie, n'a pas encore été réglé.

Onze décisions relatives à des demandes en appel ont

été référées par le Ministre des Transports en 1974, et dans trois

de ces cas il a été décrété que la décision initiale devait être

révisée. Dans deux autres cas, il a été ordonné d'émettre un

permis, et dans le dernier cas, la Commission a été chargée

d'accorder une permission spéciale par rapport à une série

d'affrètements.

A la fin de l'année, le Comité devait encore disposer

de deux demandes en révision sur lesquelles la plaidoirie est

déjà achevée. Douze autres demandes sont pendantes parce que

la plaidoirie n'est pas encore terminée.

RECHERCHE

La recherche s'est concentrée principalement sur les

problèmes et questions qui occupent les comités de réglementation;

en 1974, 23 avis d'acquisition proposée, tel qu'exigé par l'Article 27 de la loi nationale sur les transports. Nulle de ces acquisitions n'a été déniée par le Comité.

PIPE-LINES POUR DENRÉES

Par ordonnance, la Commission a établi la liste des renseignements que devra fournir l'Alberta Ammonia Limited de Calgary dans la requête qu'elle se propose de soumettre par rapport à la construction et à l'exploitation d'un système de pipe-lines destiné au transport d'ammoniaque non-aqueuse.

La Commission songe également à préparer un projet de règlements applicables a) aux audiences publiques que la Commission et l'Office national de l'Energie doivent tenir conjointement pour décider d'une requête, et b) aux pipe-lines de denrées en général.

En outre, la Commission s'intéresse activement aux systèmes de pipe-line que certains se proposent d'exploiter au Canada.

* * * * *

RÉVISION

Treize demandes en révision qui n'avaient pas encore été réglées à la fin de l'année 1973 ont été examinées en 1974, de même que 28 autres demandes soumises au cours de l'année.

Cette partie du programme de subventions aux camionneurs a débuté au mois de septembre 1970. Depuis, 28,253 réclamations ont été soumises, dont 26,978 ont été certifiées, représentant des paiements de \$40,008,037.

* * * * *

Le Comité des transports par véhicule à moteur a approuvé 53 requêtes soumises par des transporteurs routiers qui réclamaient des exemptions temporaires en vertu des dispositions de l'Article 11 (x) de la Loi sur le dimanche. Il s'agissait de transport effectué, le dimanche, par des entreprises de transport, sur les voies publiques, afin de prévenir des retards injustifiables ou à cause de circonstances spéciales.

Depuis 1967, huit transporteurs routiers seulement ont reçu l'approbation de la Commission de transporter des marchandises le dimanche, sur une base continue.

Au mois de décembre, la Cour d'appel fédérale a confirmé la décision de la Commission qui permettait à Imperial Roadways Ltd. et à Reimer Express Ltd., toutes deux de Winnipeg, de transporter, le dimanche, des marchandises par camion entre Winnipeg et certains points des provinces de l'Ontario et du Québec et de retourner au point d'origine.

* * * * *

Le Comité des transports par véhicule à moteur a reçu,

Les subventions aux camionneurs se divisent en deux catégories: les subventions applicables au transport des marchandises hors du "territoire choisi" vers les autres marchés du Canada, et les subventions applicables au transport des marchandises à l'intérieur du "territoire choisi".

Dans les deux cas les camionneurs doivent déposer auprès de la Commission des demandes de certificats leur permettant de réclamer des subventions dans des cas spécifiques de transport des marchandises.

Pour le transport routier hors du territoire, 573 camionneurs ont détenu des certificats en 1974, soit 82 de plus qu'en 1973. D'autre part 3,100 camionneurs détenaient des certificats pour le transport à l'intérieur du territoire, soit une augmentation de 647 sur l'année précédente.

Réclamations pour le transport hors du territoire

Des transporteurs au nombre de 389 ont déposé, durant l'année 1,533 demandes de subventions. La Commission en a certifié 1,460, autorisant le paiement de \$4,134,668.

Depuis 1969, 5,452 réclamations, dont 5,268 ont été

certifiées, ont été soumises pour le transport des marchandises hors du territoire, représentant des paiements de \$11,761,724.

Réclamations pour le transport à l'intérieur du territoire

Dans cette catégorie, 2,392 camionneurs ont soumis

11,949 réclamations en 1974. La Commission en a certifié

11,232, autorisant le paiement de \$16,122,668.

étaient déjà membre, l'adhésion du Canada signifiait que les ententes conclues au sein de la CEE auraient une portée sur les questions de commerce et de transport international tant avec l'Europe qu'avec les Etats-Unis.

Un des principaux comités de la CEE est le Comité des transports intérieurs qui s'occupe, entre autres, de transport par conteneurs, du transport des matières dangereuses, des questions de douane relatives au transport, du transport inter-modal, et des statistiques sur le transport. Pour la première fois, en 1974, le Canada a assisté à l'assemblée annuelle du

Comité des transports intérieurs en tant que membre à part entière. Un Commissaire du Comité de la Politique en matière de transport international et un membre de son personnel faisaient partie de la délégation canadienne.

VÉHICULES À MOTEUR

En 1974, les subventions versées aux camionneurs en vertu de la loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région de l'Atlantique ont atteint la somme de \$20,257,336, tandis qu'en 1973, elles ne s'élevaient qu'à \$14,516,924. Le programme de subventions aux camionneurs amorcé en 1969, s'apparente à la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes. Cette loi détermine les subventions applicables au transport des marchandises par chemin de fer. En 1974, les paiements applicables à cette catégorie se sont élevés à \$15,300,000.

La Commission a travaillé ferme à l'évaluation de la

portée économique, au Canada, d'un projet d'une nouvelle convention sur le transport multimodal international des marchandises. Cette convention a pour but, entre autres, d'introduire l'usage d'une seule feuille d'expédition pour tout transport de marchandises intermodal, du point d'origine au point de destination. On cherche également à établir un code de responsabilité par rapport aux pertes, délais et dommages, visibles ou invisibles, dans le transport intermodal international.

Une telle convention pourrait avoir une portée considérable sur les systèmes de transport canadiens, des points de vue juridique et économique. La Commission, dont les travaux sont orientés par une équipe interministérielle, donne le ton à ce sujet. Elle s'est déjà mise à la tâche et des délibérations ont été proposées avec des membres de tous les secteurs publics et industriels intéressés.

* * * * *

La Commission économique pour l'Europe (CEH) est le seul forum de discussion des Nations Unies où des échanges peuvent avoir lieu entre les pays occidentaux et orientaux sur le transport, la science, la technologie et le milieu.

En 1973, le Conseil économique et social des Nations Unies a accordé au Canada une participation à part entière au sein de la Commission économique pour l'Europe. Comme les Etats-Unis

intérêts du Canada.

De plus, la Commission s'occupe activement d'une gamme de sujets relatifs au transport maritime international, tels que la disponibilité maritime, le transport de conteneurs par mer, les frètements et l'assurance maritime.

TRANSPORT INTERMODAL INTERNATIONAL

En 1974, la Commission a créé la Division des Transports intermodaux internationaux et Facilité, dans le cadre de son Comité de la Politique en matière de transport international. Cette Division est chargée de la coordination, de la conciliation et de l'établissement de politique se rapportant à la réglementation économique du transport intermodal international, y compris le transport des marchandises par conteneurs ou par charge rompue lorsque plusieurs modes de transport sont utilisés. La Division sert également de lien entre la Commission et l'Organisation canadienne pour la simplification des procédures commerciales.

Depuis quelques années, des changements importants ont été apportés à l'infrastructure traditionnelle du transport. L'essor continu du transport par conteneurs et la portée qu'il a eue sur le commerce international ont apporté de grands avantages, mais il a aussi mis à jour le besoin de modifier les procédés applicables au commerce et au transport, de même qu'aux régimes touchant les aspects juridiques, l'économie, la responsabilité et la documentation du transport intermodal.

de la navigation a convoqué une conférence diplomatique qui a adopté, par une majorité des voix, une entente à ce sujet. Reconnaissant qu'une telle entente pourrait être d'un certain intérêt pour le Canada, la Commission a participé aux négociations internationales, et fait présentement une évaluation de l'impact que cette entente pourrait avoir au Canada.

Le Comité juridique de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation a également procédé à une révision de la Convention de 1957 sur la limitation des responsabilités des armateurs dont les navires traversent les océans (convention plus générale mais de même ordre) afin de la rendre plus conforme aux exigences actuelles du transport. Depuis lors, la Commission a participé aux discussions y afférentes et, s'il est jugé que la Convention de 1957 doit être révisée, il se peut que le Canada amende ses lois pour les adapter aux pratiques internationales. Bien que le Canada n'ait pas ratifié la Convention de 1957, la plupart de ses stipulations sont comprises dans la Loi sur la marine marchande canadienne.

Après avoir participé aux dernières assises de négociation sur le développement d'un Code de Conduite relatif aux conférences de paquebot, ce code ayant été adopté par la majorité des pays, la Commission a procédé à une évaluation de l'impact que la mise en vigueur de ce Code pourrait avoir sur le commerce au Canada. Cette analyse déterminera les politiques à recommander s'il est déterminé que le Code pourrait être défavorable aux

proposée, et le cinquième cas était encore à l'étude à la fin de l'année.

* * * *

Le Comité a tenu un registre détaillé des navires canadiens ayant une jauge brute de 100 tonnes ou plus, et a recueilli nombre de statistiques qui peuvent lui être utiles.

* * * *

TRANSPORT INTERNATIONAL (PAR EAU)

La Commission a continué de participer, de concert avec les organismes intergouvernementaux et internationaux, aux négociations traitant d'ententes internationales sur le transport maritime. A ce sujet, elle a consulté plusieurs ministères fédéraux et agences gouvernementales ainsi que de nombreux représentants du secteur privé.

Un des sujets discutés est la question d'un système de limitation des responsabilités contractuelles des transporteurs. Suite à des réunions préliminaires qui avaient pour but de

préparer un projet de convention sur la limitation des responsabilités du transporteur dans les cas de mortalité ou de blessures aux passagers et/ou de dommages à leurs bagages au cours d'un voyage par mer, l'Organisation intergouvernementale consultative

transporteurs.

Sur le fleuve Mackenzie, sept transporteurs se sont

vu accorder des permis de transport relativement à 259 navires:

Arctic Cruise Lines Limited, 2; Kaps Transport Ltd., 30;

Lindberg Transport Ltd., 15; Mac Tug Ltd., 2; Northern Transport-

tation Company Limited, 195; Cooper Bargaining Service Ltd., 6; et

Streep Bros. Marine Transport Ltd., 9.

Deux de ces transporteurs, Cooper Bargaining Service et

Streep Bros. Marine Transport, ont demandé des permis pour

augmenter leur tonnage; Kaps Transport et Northern Transportation

Company s'y sont opposés.

Après avoir considéré la preuve faite par les diverses

parties, le Comité a jugé que la commodité et les besoins du

public ne nécessitaient pas une telle augmentation de tonnage.

En conséquence, il a décidé que les services autorisés demeureraient

au même niveau qu'en 1973.

* * * *

Durant l'année, les transporteurs ont déposé 48 tarifs-

merchandises et 71 suppléments à leurs tarifs.

Cinq compagnies de transport par eau ont fait part de

leur intention d'acquiescer un intérêt dans les affaires d'autres

compagnies engagées dans des opérations de transport par eau. Il

n'y a pas eu d'opposition dans quatre de ces cas d'acquisition

Les compagnies-membres des conférences maritimes ont déposé 16,762 documents aux termes de la loi dérogatoire sur les conférences maritimes. A la fin de l'année, on comptait une quantité de documents ayant trait à 47 conférences maritimes représentant 100 membres offrant 344 services répartis sur l'ensemble des ports nord-américains. Quatre-vingt-six de ces membres ont offert 273 services à des ports canadiens.

* * * * *

En 1974, les transporteurs par eau du secteur privé ont reçu en subsides un montant de \$8,818,445, soit \$1,200,223 de plus que l'année précédente.

La possibilité de renouvellement d'une entente pour la côte ouest, et deux nouvelles demandes de subventions soumises par des transporteurs de la côte est ont été reçues et rejetées au cours de l'année.

Les transporteurs par eau ont fait demande de 11 permis de transport durant l'année dont quatre ont été accordés à des transporteurs de la région des Grands Lacs: Algoma Steel Corporation Limited, Canada Steamship Lines Limited, la Hamilton Harbour Commissioners et Scott Misenner Steamships Limited, et des certificats ont été émis à neuf navires appartenant à ces

canadien était disponible pour entreprendre une partie du travail.

* * * * *

Des documents formulés par les conférences maritimes de l'est du Canada, de concert avec les conférences qui

desservent les ports de l'est des Etats-Unis, ont été soumis à la Commission. Ils énonçaient un principe de contrôle des tarifs relatifs au transport des marchandises passant par les ports canadiens ou américains, que les marchandises proviennent de l'un ou de l'autre pays.

La Federal Maritime Commission des Etats-Unis a

approuvé ces documents y ajoutant, toutefois, certaines conditions protégeant les intérêts des Etats-Unis. Il reste aux autres conférences maritimes d'indiquer si elles acceptent ces conditions. L'impact qu'auront ces documents sur les intérêts canadiens est présentement à l'étude.

STATISTIQUES SUR LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

Le Comité des transports par eau a administré des ententes sur les subventions applicables à 21 services dont quatre sur la côte ouest, un sur les Grands Lacs, neuf sur le Saint-Laurent et la côte est, et sept à Terre-Neuve.

Les subventions affectées à l'un des services de la région des Grands Lacs ont été discontinuées: on est à étudier

transport par bateau-citerne pour une moins longue période.

Cinq demandes ont été soumises relativement à des

paquebots et un seul paquebot canadien a pu être trouvé dans

un seul de ces cas. Au nombre de ces demandes s'en trouvait

une qui se rapportait à un appareil Hovercraft.

La Commission a reçu trois autres requêtes relatives

à des navires spécialisés - un chaland à deux sections amovibles,

un submersible, et un navire à forage. Dans aucun des cas il

n'a été possible de trouver de navires canadiens disponibles.

Deux requêtes additionnelles se rapportaient à des

navires canadiens sujets au franc de douane. Dans le premier

cas, comme des navires sous pavillon canadien étaient disponi-

bles, les requérants ont dû payer les droits de douane. Dans

l'autre, puisqu'aucun navire canadien sujet au franc de douane

n'était disponible, la Commission a recommandé une exemption.

* * * *

Le Comité consultatif sur la disponibilité de navires

sous pavillon canadien, présidé par le Comité des transports par

eau, a considéré quatre requêtes, contre dix requêtes du genre

l'année dernière, pour l'importation temporaire de navires

arborant des pavillons étrangers devant servir à des travaux

géophysiques dans les eaux canadiennes. Le Comité a constaté que,

en trois de ces cas, aucun navire canadien pouvait faire ce

travail n'était disponible et, dans le quatrième cas, un navire

et à Ottawa, en octobre. Sa décision devait être rendue publique au début de 1975.

* * * * *

Il y a eu, cette année un nombre record de recommandations faites au Ministère du Revenu national relativement à des demandes d'exemption en application des lois sur la navigation côtière, provoquées en grande partie par la crise de l'énergie. En outre, l'industrie maritime canadienne a subi les effets de trois agitations ouvrières et d'un accident sur le Canal Welland, ce qui n'a pas manqué de nuire à la disponibilité de navires canadiens.

La Commission a été saisie de 147 demandes d'exemption en application des lois sur la navigation côtière, et la disponibilité de navires battant pavillon canadien a été confirmée dans 16 de ces cas seulement. Elle a aussi refusé de faire des recommandations dans quatre cas parce que les demandes avaient été soumises à la toute dernière heure.

Pour transporter, pendant la présente pénurie de pétrole, de Vancouver à l'est du Canada, du pétrole brut produit dans l'ouest du pays, 54 bateaux-citernes battant pavillons étrangers ont pu participer au cabotage dans les eaux canadiennes. Dans l'Est, huit bateaux-citernes ont été importés pour une durée de deux mois jusqu'à concurrence de la pleine saison de navigation, et 53 autres demandes ont été soumises relativement au

terminée; son rapport est présentement à l'étude.
L'enquête a pour but d'aider la Commission à établir
les procédés appropriés qui serviront à la réglementation des
tarifs applicables aux services de télécommunication sous jurisdic-
tion fédérale.

STATISTIQUES SUR LE COMITÉ DE TÉLÉCOMMUNICATION

Au cours de l'année 1974, 3,784 tarifs de téléphone
et 430 tarifs de télécommunication ont été déposés.
Le Comité a ordonné le regroupement de 77 centres
téléphoniques de Bell Canada et de six centres de la British
Columbia Telephone Company.

TRANSPORT PAR FAV (NATIONAL)

Aux termes de la Loi sur le Pilotage, trois adminis-
trations de pilotage ont avisé la Commission de leur intention
de changer leurs tarifs.

Il n'y a pas eu d'opposition quant aux avis déposés
par la Pacific Pilotage Authority et la Great Lakes Pilotage
Authority.

Toutefois, quatre groupes se sont opposés aux change-
ments proposés par l'Administration de Pilotage des Laurentides,
soit la Dominion Marine Association, la Fédération Maritime du
Canada, la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent et la Cor-
poration des Pilotes du St-Laurent Central. La Commission a

tenu, à ce sujet, une audience publique à Montréal, en septembre,

et les services de télégraphie sur fils privés. L'escompte accordé à la presse lorsqu'elle utilise les services télégraphiques a de plus été diminué.

* * * * *

En décembre, la Commission a tenu des audiences à Whitehorse (Yukon), sur une requête du département Télécommunications du CN qui voulait majorer ses tarifs de téléphone dans les circonscriptions qu'il dessert au nord-est de la Colombie-Britannique, au Yukon et dans le secteur ouest des Territoires du Nord-Ouest. Cette décision n'avait pas encore été rendue à la fin de l'année.

* * * * *

Après avoir tenu des audiences publiques, la Commission a autorisé l'émission d'actions privilégiées de Bell Canada et de la British Columbia Telephone Company.

* * * * *

L'enquête complexe sur les coûts de la télécommunication entamée en 1972 a dépassé le cap de sa phase technique à la fin de 1974. Le travail exécuté par une trentaine de techniciens représentant les transporteurs, les gouvernements fédéral et provinciaux, la Commission et des délégués du secteur privé, est

Les intéressés ont jusqu'au 3 mars 1975 pour soumettre leurs propositions sur lesquelles la Commission tiendra ensuite des audiences publiques.

* * * * *

La British Columbia Telephone Company a soumis une requête en majoration de 4.6 pour cent de ses tarifs. Cette hausse aurait produit un revenu additionnel de \$15.3 millions, si elle avait été en vigueur au début de l'année 1975. Une audience de 12 jours a été tenue à Vancouver et la Commission a approuvé la requête au mois de janvier 1975.

* * * * *

Une requête à deux temps en majoration tarifaire soumise par les départements Télécommunications CN-CP a été entendue lors d'une audience qui a duré dix jours à Ottawa. La Commission a approuvé la première partie de la requête qui réclamait une majoration de 11 pour cent sur les tarifs de base applicables au service télégraphique public. Elle a toutefois rejeté la deuxième partie de la requête qui sollicitait une majoration additionnelle de neuf pour cent.

D'autres majorations tarifaires ont été accordées pour les services de transmission à bande large (Broadband), les services fournis aux radiodiffuseurs, les frais applicables à la transmission de données par télex autres que les tarifs de base,

proposait d'imposer en 1973 et en 1974 dans tous les

territoires où ses services sont offerts - l'Ontario, le

Québec et le secteur-est des Territoires du Nord-Ouest. Sub-

séquemment la requête "B" sur les majorations tarifaires

applicables en 1974 a été amendée.

Les audiences ont duré 53 jours et ont été tenues à

Ottawa, Toronto et Montréal. De plus, un inspecteur officiel

délégué par la Commission s'est rendu à Frobisher Bay et à

Coral Harbour (Territoires du Nord-Ouest) suite aux demandes

des abonnées de la région de se faire entendre.

Dans la deuxième partie de sa requête, Bell Canada

réclamait \$51,800,000 en revenus additionnels qu'elle aurait

réalisés si ces majorations avaient été mises en vigueur au tout

début de 1974. Lorsqu'elle a été approuvée au mois d'août, la

requête avait été amendée.

* * * * *

Dans sa décision sur les majorations tarifaires de

Bell Canada, la Commission a soumis un projet de formules de

rajustement de tarifs sur lequel le public a été invité à

commenter. Cette formule permettrait aux entreprises de télé-

communication d'ajuster leurs tarifs, de temps en temps, lors-

qu'elles ont à subir des augmentations de frais qu'elles ne

peuvent contrôler, sans qu'il soit nécessaire de tenir de fré-

quentes et longues audiences publiques.

économique et juridique et elle a élaboré et coordonné,

lorsqu'elle l'a jugé nécessaire, la position que le Canada

allait prendre dans ces domaines.

A l'assemblée, les représentants de la Commission

ont surtout participé aux réunions de la Commission économique et de la Commission juridique et aux réunions du Comité

juridique de l'OACI qui se sont tenues aussitôt après.

Ces dernières réunions ont donné lieu à un projet

de texte révisé de la Convention de Varsovie de 1929 et du

Protocole de La Haye (1955) en ce qui concerne le transport des

marchandises et du courrier. Le texte révisé sera soumis à

l'approbation des pays intéressés lors de la conférence diploma-

tique qui sera tenue à Montréal en 1975. Le Comité a décidé de

convoquer le sous-comité à une réunion spéciale au début de

l'année 1975, pour discuter des révisions qui pourraient être

apportées à la Convention de Rome, établie en 1952, sur les

dommages causés au sol à des tierces personnes par des

appareils étrangers.

TELECOMMUNICATIONS

En 1974, la plus longue série d'audiences publiques

jamais tenue par la Commission depuis sa création en 1967 a

traité d'une requête de Bell Canada en autorisation de majorer

ses tarifs de téléphone.

En 1972, Bell Canada avait déposé une requête à deux

temps relativement à des majorations tarifaires qu'elle se

nationaux ont diminué en 1974 parce qu'un plus grand nombre de grands aéronefs a été utilisé, ce qui a réduit sensiblement le nombre des vols. Le Comité a approuvé 5,611 de ces demandes (comparé à 6,140 l'année précédente) dont 2,879 pour des vols effectués en vertu de la clause d'affinité, ou selon les règlements sur les affrètements "sans participation" ou "avec participation à but commun", et 2,732 affrètements "avec réservation anticipée" (ABC). Il y a eu 3,169 vols aller-retour d'origine canadienne, 1,837 vols d'origine étrangère et 605 départs du Canada pour l'aller seulement ont transporté des groupes d'origine étrangère.

Le nombre de demandes de permis pour vols touristiques tout compris a établi un nouveau record passant de 279 l'année dernière à 376 cette année. Le Comité a approuvé 6,933 voyages aller-retour de cette catégorie, contre 5,354 en 1973. Le nombre de vols touristiques tout compris à destination des Caraïbes a augmenté de 2,838 à 3,578.

Le total des frètements - ABC, affinité, tout compris et à but commun - s'établit ainsi: 2,911 vols transatlantiques, 1,878 vols transfrontières, 191 vols à destination des Caraïbes, du Mexique et de l'Amérique du Sud, et 26 vols transpacifiques.

* * * * *

Dans la préparation interministérielle de la 21^e assemblée de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI), la Commission s'est chargée des questions d'ordres

Les demandes de permis pour les affrètements inter-

* * * * *

Après une seconde série de négociations, le Canada et le Liban semblaient plus près de conclure une entente. A deux reprises, le Canada a discuté avec le Japon de la possibilité de prolonger leurs routes aériennes et d'apporter une interprétation plus élaborée à leur clause sur la capacité. Les entreprenants doivent se continuer en 1975. Des pourparlers ont été entamés avec la Yougoslavie et le Maroc, afin d'établir de nouveaux services. Depuis la proclamation de l'indépendance de la Barbade, en 1966, les services aériens entre ce pays et le Canada ont continué d'être exploités en vertu d'une entente signée par le Canada et le Royaume-Uni. A la demande de la Barbade, les deux pays se sont rencontrés et ont conclu une entente temporaire d'une durée d'un an. Une nouvelle entente avec le Venezuela a été conclue. Elle accorde à son transporteur attitré un droit d'entrée à Toronto ou à Montréal, et un transporteur canadien peut se rendre en Amérique du Sud et en Afrique en passant par Caracas. L'entente révisée entre le Canada et la Suisse accorde à Swissair des droits d'entrée à Toronto et prolonge les routes d'Air Canada au delà de la Suisse.

une revue des mesures adoptées lors de la première assemblée. Ils sont tombés d'accord sur la définition des bases sur lesquelles une entente pourrait être conclue dans le cadre d'un système de transport multilatéral. L'expérience acquise en 1974 dans le domaine des frêtlements a été étudiée, et il a été décidé que le statu quo serait maintenu en 1975, bien que des mises au point mineures pourraient être faites.

La Commission a entamé des négociations sur des

ententes bilatérales, nouvelles ou révisées, avec les Pays-Bas,

le Japon, la Barbade, l'Espagne, le Venezuela, le Liban, la

Yougoslavie, la Suisse, la Norvège et le Maroc.

En outre, elle est entrée en pourparlers avec Israël, au

niveau de la Régie aéronautique, par rapport à l'administration

d'ententes entre le Canada et Israël en ce qui concerne le volume

du transport.

Une entente remplaçant une autre qui avait été abrogée

par les Pays-Bas en 1969, a été conclue et signée. Elle permet

aux deux pays de prolonger leurs routes, et accorde à KLM un droit

d'entrée à Toronto. En retour, CP Air peut maintenant desservir

Amsterdam et divers autres points au sud et à l'est de cette ville.

Les discussions avec l'Espagne visant à une entente

entre ce pays et le Canada ont progressé, et d'autres réunions

sont prévues. Les services aériens entre les deux pays sont

exploités par CP Air et Iberia en vertu de droits temporaires

reciproques.

En tout, le Comité a considéré 984 demandes de permis spéciaux, réexaminé 580 contrats, rejeté 3,300 tarifs et s'est occupé de 56 requêtes en désistement de règlements ou demandes d'interprétation. Il a, en outre, fait enquête sur 200 plaintes sur le mauvais service fourni par des transporteurs ou sur la réaction défavorable suscitée par certains tarifs, et s'est occupé de 800 résolutions de l'Association du Transport aérien international (ATAI) comprises dans quelques 42,000 pages de documentation.

Le nombre de transporteurs et d'agents qui a déposé des tarifs internationaux a atteint un chiffre record passant de 720 l'année dernière à 763 cette année. En plus, 387 transporteurs ont déposé des tarifs applicables à des services nationaux.

* * * * *

Deux transporteurs régionaux, Eastern Provincial Airways et Québecair, se sont partagés une subvention de \$2,066,066 (soit une augmentation de \$133,278 sur l'année précédente) pour l'exploitation de routes non rentables maintenues dans l'intérêt public.

TRANSPORT INTERNATIONAL (PAR AIR)

La seconde conférence tripartite sur le frètement d'avions survolant le Nord de l'Atlantique a été tenue à Ottawa en octobre. Les représentants de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC), du Canada et des Etats-Unis ont fait

En 1974, le Comité s'est occupé de 134 cas d'infraction à la Loi sur l'aéronautique et/ou aux Règlements sur les transports aériens.

Il a publié deux rapports importants: "The Canadian Helicopter Operating Industry - 1972 Revised" et "1973".

A la fin de l'année 1974, le nombre de transporteurs autorisés s'élevait à 1,102, dont 1,026 exploitaient des aéronefs à voilure fixe et 76 des appareils à voilure tournante. Les transporteurs nationaux étaient au nombre de 651 et les compagnie étrangères, 451. En tout, ces transporteurs détenaient 1,831 permis.

A la fin de l'année, 519 permis, dont 115 de la Classe 3, 169 de la Classe 7 et 235 de la Classe 9-4, avaient été groupés selon le poids de l'aéronef autorisé, conformément aux nouveaux Règlements sur les transports aériens.

Des 794 permis accordés en 1974, 141 se rapportaient à de nouvelles demandes de permis et 653 remplaçaient des permis déjà existants.

* * * * *

Les transporteurs et représentants aériens ont déposé 120,000 tarifs et 7,500 horaires de service, en comparaison de 100,269 et 7,238 respectivement en 1973.

Durant l'année, 626 requêtes ont été approuvées, 117

ont été refusées et 16 ont été rejetées.

Le Comité a tenu 12 audiences publiques, à Corner

Brook et Saint-Jean, (Terre-Neuve); à Charlottetown, Halifax, Fredericton, Montréal, Ottawa, Sudbury, Thunder Bay, Winnipeg, Calgary, Nanaïmo, Powell River, Vancouver, Whitehorse, Inuvik et Yellowknife, en vue d'étudier 14 requêtes. En tout, ces

audiences ont duré 39 jours.

* * * * *

Les visites sur les lieux se rapportant aux infrac-

tions, allégués ou soupçonnées, aux Réglements sur les transports aériens ont nécessité 120 jours-hommes.

En 1974, 32 aéronefs d'usage commercial (contre 38 en

1973) ont été importés; quatre de ces appareils étaient à voilure tournante et 28, à voilure fixe.

Les inspecteurs du Comité chargés de délivrer des

permis ont visité 51 pour cent des bases des transporteurs

autorisés, pour un total de 175 jours d'inspection et 57 d'inves-

tigation. Vingt-neuf jours ont été consacrés à la tenue d'audiences et des projets spéciaux ont nécessité 321 jours de travail.

Trente infractions en rapport avec la protection de routes aériennes ont fait l'objet d'enquêtes. Dans quatre cas, le Comité a ordonné

aux transporteurs en faute de démontrer pourquoi leur permis ne

devrait pas être révoqué; dans un autre cas, il a retiré le permis.

La Commission a publié un rapport après avoir évalué les demandes de service régional formulées par le public, ce service régional étant parfois désigné comme "service du 3^e palier". Le rapport sera utilisé lors des discussions qui suivront, et servira de document de base dans l'établissement de nouvelles politiques relatives au transport aérien régional.

Une partie du rapport faisait la revue, à l'échelle nationale, des services régionaux actuels et contenait un résumé des opinions exprimées par les gouvernements provinciaux, des organismes régionaux, des transporteurs et des associations rattachées à l'industrie de l'air.

Les intéressés ont été invités à faire part de leur commentaires ou propositions complémentaires fondées sur ce rapport. La Commission les considérera lorsqu'elle soumettra au Ministre ses recommandations sur les politiques définitives à être établies en cette matière.

* * * * *

STATISTIQUES SUR LE COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS

Au début de l'année, le Comité des transports aériens avait 389 demandes à l'étude. Durant l'année 1974, il en a reçu 695 autres. Il a disposé de 759 requêtes et, à la fin de l'année, 325 d'entre elles étaient pendantes.

De nouveaux prolongements de services régionaux ont été accordés à Great Lakes Airlines, ajoutant les points

Breslau, Peterborough et Ottawa, et à Otonabee Airways qui

desservira Peterborough, Toronto Island, Kingston et Montréal.

Après avoir reçu l'autorisation de la Commission,

Air Transit Canada (une filiale d'Air Canada) exploite présente-

ment un service expérimental connu sous le sigle ADAC,

désignant un service d'avions à décollage et atterrissage courts,

entre l'Adacport de Rockcliffe (Ottawa) et l'Adacport Victoria

(Montréal), à l'aide d'appareils Twin Otter.

* * * *

Un changement apporté en 1974 à la politique du

gouvernement sur les services transcontinentaux a mitigé

l'obligation qu'avait CP Air de desservir Montréal et Vancouver

chaque fois qu'elle faisait son service transcontinental.

Lorsque ses vols proviennent de l'Ouest, CP Air peut

maintenant les terminer à Toronto, Ottawa ou Montréal et, en

sens inverse, le départ peut s'effectuer de ces mêmes points.

Toutefois, Vancouver demeure le point de départ de tous les vols

allant vers l'Est, et le point d'arrivée de tous ceux qui se

dirigent vers l'Ouest.

* * * *

Une étude d'envergure sur la suffisance des services aériens dans les provinces de l'Atlantique, faite à la demande du Ministre des Transports, a été complétée après la tenue d'audiences dans les quatre provinces.

Par suite des recommandations de l'étude, Air Canada a annoncé qu'elle projetait d'établir un service quotidien entre Charlottetown, Ottawa et Toronto, et Eastern Provincial Airways a préparé une demande en autorisation d'ajouter les points Fredericton et Saint-Jean (N.-B.) à ses deux nouvelles routes reliant Halifax et Montréal.

* * * *

D'autres décisions sur les services aériens

régionaux ont permis à Québeccair d'ajouter le point Rouyn-Noranda à son service reliant Québec et Val d'Or, et Nordair s'est vu refuser l'autorisation d'exploiter un service entre Montréal, Ottawa, Sudbury et Thunder Bay. Lors des audiences publiques tenues à Sudbury et Thunder Bay dans ce deuxième cas, Air Canada avait annoncé qu'elle projetait de desservir ces mêmes points dès le début de 1975.

Transair a reçu l'autorisation de desservir Resolute Bay (T. du N.-O.) dans le cadre de son service-nord, qui va jusqu'à Churchill, dans le Manitoba.

* * * *

Les chemins de fer ont déposé 47,679 tarifs-marchandises, 1,824 tarifs de prix convenus, et 478 tarifs-voyageurs. Pour leur part, les entreprises de messageries ont déposé 783 tarifs. A la fin de l'année, 899 prix convenus, concernant 2,092 expéditeurs, étaient en vigueur.

SERVICES AÉRIENS NATIONAUX

La première demande en autorisation d'interjeter appel d'une majoration de tarifs régionaux a été déposée par l'Association des consommateurs du Canada dès que les sept transporteurs nationaux eurent annoncé qu'une majoration de 9.5 pour cent entrerait en vigueur le 21 juillet.

Après trois jours d'audience publique, au cours desquels les représentants des transporteurs ont avancé des preuves sur le fait que la hausse des coûts d'exploitation justifiait l'augmentation tarifaire, la Commission a jugé qu'elle n'avait aucune raison de suspendre ou de rejeter la majoration projetée.

La Commission en était venue à la conclusion "que les recettes supplémentaires que peuvent créer les relèvements tarifaires sont indispensables à la santé financière des sociétés et au maintien des services qu'elles assurent au public et que, dans aucun cas, elles ne produiront un taux de rendement

déraisonnable".

* * * * *

préparation de la nouvelle Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer que le Parlement a approuvée et proclamée le 1^{er} juin. La Loi établit une caisse fédérale qui servira au déplacement des lignes dans les secteurs urbains, dans le cadre d'un programme général de développement urbain et de perfectionnement du transport.

Avant l'adoption de la Loi, qui fournit également une gamme plus étendue de subventions en faveur de projets remplaçant les passages à niveau, le Comité des transports par chemin de fer a contribué à la planification des projets de déplacement des lignes à Québec et à Régina.

* * * *

Les coordonnateurs du transport des grains à Vancouver, Victoria, Prince Rupert et Thunder Bay ont continué leurs activités. Pendant l'année de récolte qui s'est terminée le 31 juillet 1974, le nombre de boisseaux transportés des ports de l'Ouest s'élevait à 252.5 millions et à Thunder Bay, 482.8 millions. L'année précédente, 350.6 millions de boisseaux avaient été expédiés par les ports de l'Ouest, et 547 millions, par celui de Thunder Bay durant l'année de récolte se terminant le 31 juillet 1973. Deux facteurs ont contribué, en partie, à cette réduction: la grève des chemins de fer nationaux de 1973, d'autres agitations ouvrières, et la rigueur de l'hiver dans les prairies canadiennes en 1973 et 1974.

revenus déclarés par les compagnies de chemin de fer pour déterminer les montants de pertes réelles dues à l'exploitation de services de trains de voyageurs et à l'utilisation d'embranchements. Outre les vérifications faites à Ottawa, l'examen des livres et statistiques, et l'analyse des calculs de prix de revient ont nécessité plus de 2,000 jours-hommes sur place.

* * * * *

Beaucoup de progrès ont été faits depuis que le Ministre des Transports s'est engagé, lors de la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest de 1973, à fournir aux provinces de l'Ouest des renseignements confidentiels sur les coûts d'exploitation des chemins de fer.

La Commission a affecté cinq Commissaires à ce projet et a formé un comité technique composé de représentants de la Commission, du Ministère des Transports, des quatre provinces de l'Ouest et des compagnies de chemin de fer.

La requête initiale des provinces traitait de six

déplacements spécifiques du trafic. Au printemps de 1974, les coûts variables applicables à ces déplacements, ainsi que d'autres renseignements connexes, ont été fournis au Ministre. Des requêtes additionnelles ont été reçues, sur lesquelles des comptes rendus sont en voie de préparation.

* * * * *

Des spécialistes en ingénierie ont participé à la

reconstruction de 50 croisements de voies superposées et à l'installation de systèmes de protection automatique à 194 passages à niveau.

En outre, le Comité a approuvé 1,208 projets de construction ou reconstruction dont 20 croisements de voies superposées et 27 installations de systèmes de protection automatique, ces projets ne rencontrant pas les conditions d'admissibilité à l'aide financière fournie par la Caisse des passages à niveau.

La Direction a également autorisé l'installation ou la révision du contrôle centralisé de la circulation, de même que d'autres genres de signaux sur une distance d'environ 372.56 milles.

* * * *

Les chemins de fer ont continué d'établir d'autres centres de service à différents endroits stratégiques au Canada. Après avoir reçu l'autorisation du Comité, le CN a ainsi créé 11 nouveaux centres, amenant la fermeture de 84 agences et le déplacement de 26 préposés. Vingt-deux demandes étaient encore à l'étude à la fin de l'année, dont 19 avaient été soumises par le Canadien National, une par CP Rail et deux par Chesapeake and Ohio.

La Direction de l'analyse économique des chemins de fer a poursuivi ses travaux de vérification des frais et

Northern Alberta 1, Algonia Central 4, Quebec North Shore and Labrador 7, Chesapeake and Ohio 1, British Columbia Hydro 1, Essex Terminal 2, Grand Falls Central 1, Québec Central 1, Arnaud Railway 1.

Les chiffres comparables pour l'année 1973 sont les suivants: 296 déraillements et 58 collisions. Il y avait eu 31 collisions sur les lignes du CN, 24 sur celles de CP Rail et trois sur les autres lignes; et les déraillements s'échelonnent comme suit: CN 200, CP Rail 78, et 18 sur les lignes minières.

Aux passages à niveau on a rapporté 392 accidents du même genre (96 mortalités, 570 blessés). Les chiffres comparables pour 1973: 395 accidents (124 mortalités et 569 blessés).

* * * * *

La Direction du Génie a approuvé 1,360 ordonnances relatives à des requêtes ou à des plaintes.

De la Caisse des passages à niveau, \$26,051,749 ont été engagés, par rapport à 387 projets de protection du public et \$10,079,595 ont été versés pour les travaux achevés durant l'année et pour des projets autorisés au cours des années antérieures.

La Caisse a également contribué à la construction ou

transports relativement aux nouveaux tarifs de messageries des chemins de fer.

Les points en litige ont été discutés lors d'une conférence préliminaire après quoi un des transporteurs a retiré sa demande. Vers la fin de l'année, la Commission a été avisée que les parties en cause avaient conclu une entente d'essai, mais qu'une solution finale n'avait pas encore été trouvée.

* * * * *

STATISTIQUES SUR LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

Le Comité des transports par chemin de fer a rendu 1,974 ordonnances, sept décisions et cinq rapports d'accidents. Il a tenu des audiences publiques à Ottawa (8), Amherstburg, Ontario, (2); Brampton, Ontario, (1); Guelph, Ontario, (1); Welland, Ontario, (1); Regina (1); Edmonton (1); Revelstoke, C.-B. (1); Salmon Arm, C.-B. (2) et Vancouver (1). En tout, ces audiences ont duré 36 jours.

Les fonctionnaires régionaux ont fait enquête sur 414 déraillements et 47 collisions entre trains. Au cours de ces accidents, on a compté 11 morts et 515 blessés.

Trente collisions se sont produites sur les lignes du CN, 16 sur celles de CP Rail et une sur une autre ligne.

Les détails des déraillements se lisent comme suit: CN 268, CP Rail 120, Burlington Northern 6, Penn Central 1,

Un groupe de compagnies canadiennes qui produisent

du papier-journal et des pâtes à papier s'est plaint qu'une

majoration de 10 pour cent des tarifs de transport de ces

commodités, en provenance du Canada, étaient discriminatoire

puisque'une telle majoration n'avait pas été imposée aux usines

du sud des Etats-Unis qui concurrencent les usines canadiennes

dans leurs livraisons de papier-journal aux marchés du nord-

est des Etats-Unis.

Lors de la première décision, la date de mise en

vigueur des majorations des tarifs applicables au papier-journal

et aux pâtes à papier, prévue pour le 20 juin, a été reportée

au 5 juillet.

Suite à une autre demande en rejet des majorations

pour le transport du papier-journal et de la pâte à papier, la

Commission a prorogé jusqu'au 2 août la mise en vigueur des

nouveaux tarifs. Toutefois, comme les chemins de fer canadiens

n'ont pas réussi à obtenir la coopération des chemins de fer

américains quant à cette prorogation, la Commission a conclu que

toute ordonnance additionnelle serait inefficace.

* * * * *

Au mois de mars, deux compagnies de camionnage du

(Québec ont déposé des demandes en autorisation d'interjeter appel

aux termes de l'Article 23 de la Loi nationale sur les

l'igation sur les tarifs-voyageurs est présentement en cours, à la suite de laquelle l'appel sera entendu.

* * * * *

Toujours dans le domaine des tarifs-voyageurs, la Commission a réuni à Toronto les parties qui désiraient discuter de la structure des tarifs proposés par le Canadien National pour son service de trains de voyageurs entre Barrie et Toronto. Les parties représentant les usagers possibles de ce service s'opposaient au niveau des tarifs qu'ils considéraient trop élevés.

La Commission a ordonné au CN de réduire de 10 pour cent les tarifs proposés et d'offrir un billet mensuel aux usagers habituels égalant à peu près ceux du service "Go Train" dans la banlieue de Toronto.

* * * * *

En juin, les chemins de fer ont déposé des tarifs reflétant une majoration de 10 pour cent des tarifs internationaux applicables au transport des marchandises entre le Canada et les Etats-Unis. Historiquement, cette catégorie de tarifs-marchandises tient compte des changements apportés aux tarifs domestiques des Etats-Unis mais non des changements concernant les tarifs domestiques canadiens. Ainsi les tarifs internationaux sont plus bas que si les deux tarifs domestiques étaient combinés.

négoçier l'adoption graduelle des majorations projetées.

C'était la première requête en opposition de majorations des

tarifs généraux de marchandises.

Après deux jours d'audience publique, au cours desquels

des interventions du gouvernement de l'Ontario et de la

Commission des transports des provinces de l'Ouest, la Commission a

appuyé la requête des provinces de l'Ouest, la Commission a

prolongé jusqu'au 1^{er} mars l'entrée en vigueur de la moitié des

majorations, l'autre moitié entrant en vigueur tel que prévu.

La Commission a également ordonné aux requérants et

aux intervenants de lui faire rapport régulièrement des progrès

de leurs négociations ou discussions avec les chemins de fer.

* * * *

L'Association des consommateurs du Canada a demandé

l'autorisation d'en appeler des majorations de tarifs proposées

au début de 1974 par le CN et CP Rail pour le transport des

voyageurs parce que, selon eux, ces majorations pourraient nuire

à l'intérêt public.

Dans sa décision du 14 janvier 1975, la Commission leur

accordait l'autorisation d'interjeter appel dans ce cas et dans

un autre cas soumis par l'Association et d'autres parties relati-

vement à la majoration d'autres tarifs devant prendre effet le

15 janvier 1975.

Aux termes de la Loi sur les chemins de fer, une inves-

Le Comité consultatif sur la sécurité des chemins de fer, créé en 1973, a amplifié ses activités, en 1974, en formant trois nouveaux groupes d'étude qui portent leur attention sur les sujets suivants: les voies ferrées et les installations, la signalisation, et les clôtures détectrices d'éboulements.

* * * * *

Le groupe chargé de faire une analyse du transport par rail des matières dangereuses a soumis ses recommandations. Par la suite, la Commission a décidé d'amender ses règlements apportant des changements aux normes applicables aux wagons-citernes et imposant l'emploi d'étiquettes proposées par les Nations Unies pour l'identification des matières dangereuses en transit.

AUDIENCES SUR LES TARIFS

Le 22 novembre, les chemins de fer ont déposé de nouveaux tarifs devant entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1975. Les taux de catégorie et les taux non-concurrentiels de transport des marchandises à l'intérieur du Canada s'en trouvaient majorés de 25 pour cent après avoir été soumis à un gel volontaire exigé par le gouvernement fédéral au début de 1973. Le gel a été levé à la fin de l'année 1974.

L'opposition des gouvernements de trois provinces de l'Ouest, soumise le 24 décembre, soutenait qu'ils avaient de nombreuses raisons de croire que ces majorations pourraient nuire à l'intérêt public et demandait que la mise en vigueur des tarifs en cause soit prorogée jusqu'au 1^{er} mars 1975 pour permettre de

la glace et de la neige des postes d'aiguillage avec commande centralisée de la circulation. Etant donné qu'il y a un trafic considérable dans la subdivision Drummondville, il a été jugé qu'on aurait dû y installer, il y a déjà longtemps, des dispositifs pour fondre la neige et qu'il y a maintenant lieu d'accorder la priorité à cette mesure. Le rapport contenait plusieurs autres recommandations adressées au CN.

* * * *

Se basant sur l'Article 226 de la loi sur les chemins de fer, la Commission a chargé des membres de son personnel de mener une enquête spéciale sur 18 accidents ferroviaires considérés les plus sérieux. Elle a apporté une attention particulière aux enquêtes sur les accidents et collisions impliquant des trains de voyageurs aux passages à niveau.

Les investigateurs ont rapporté que le nombre d'accidents dus à la défectuosité des voies ferrées est à la hausse. En conséquence, la Commission dirige présentement une investigation d'envergne sur l'aspect mécanique du problème pour tenter de découvrir les causes les plus fréquentes d'accidents de ce genre et lui permettre de recommander des mesures préventives. Cette investigation fait partie d'un programme spécial que la Commission avait établi aussitôt après la publication, en 1972, du rapport d'enquête sur la sécurité.

* * * *

Un rapport de collision entre un train de voyageurs du CN et un camion-grue servant à l'entretien des voies de la compagnie offrait deux recommandations: qu'un nouveau formulaire d'autorisation d'utilisation des voies soit employé par la compagnie de chemin de fer pour assurer la protection de l'équipe-ment de travail, et qu'un comité de membres de la compagnie et des syndicats soit formé pour établir un système uniforme de protection de l'équipement de travail des chemins de fer du Canada.

L'accident s'est produit sur la ligne principale Montréal-Toronto et a entraîné la mort du conducteur. Son aide-dieseliste a été blessé grièvement et vingt-six des voyageurs à bord ont reçu des blessures mineures.

* * * * *

Le troisième rapport jugeait que le Canadien National n'avait pas pris des mesures disciplinaires suffisantes dans le cas d'un de ses régulateurs après une collision frontale de deux trains de marchandises près de St-Germain (Québec). Deux membres d'équipe y ont trouvé la mort et quatre autres personnes ont été blessées. La Commission attribuait l'accident à la négligence de l'agent de régulation et elle a ordonné qu'il lui soit interdit d'utiliser tout moyen de régulation servant aux mouvements des trains.

Le rapport faisait également mention de l'enlèvement de

d'enquêtes publiques sur une série d'accidents ferroviaires. Chacun de ces rapports recommandait des mesures à prendre pour que de tels accidents ne se reproduisent.

* * * *

Avant la pointe du jour, le 17 mars, une rame de wagons à charbon du Canadien Pacifique se dirigeant vers l'Est, sans chargement, a frappé un éboulis de roches dans un tournant de la voie ferrée près de Spences Bridge (C.-B.). L'accident a fait dévier les deux locomotives de tête les projetant au bas d'un escarpement en travers de la route trans-canadienne. Deux membres de l'équipe ont été tués.

Après avoir étudié la preuve présentée par 17 témoins au cours de l'enquête publique de quatre jours, tenue à Vancouver la Commission a ordonné à CP Rail d'augmenter la fréquence de ses inspections sur les voies ferrées dans la division Canyon (C.-B.) et de charger une équipe de spécialistes d'examiner à fond les endroits où se sont produits ou pourraient se produire des éboulements.

Elle a de plus ordonné à la compagnie d'utiliser, au moins pendant un an, dans les régions montagneuses, des feux de fossés qui projettent des faisceaux croisés devant la locomotive, et de lui faire rapport tous les trois mois des observations de ses employés sur l'utilisation de ces feux.

* * * *

la Commission a donné ordre à la compagnie de discontinuer ce service. Les raisons qu'elle invoquait étaient, entre autres, que le faible trafic ne justifiait pas le montant des pertes réelles, qu'il existe un bon choix de transport routier, et que la suppression de ce service aurait une répercussion très minime sur les besoins futurs des voyageurs de la région.

Depuis 1967, la Commission a décidé de 71 demandes en suppression de services de trains de voyageurs. Elle a ordonné que 59 de ces services soient maintenus, et approuvé que 12 autres soient supprimés. Nulle suppression de service n'est toutefois autorisée sans qu'une audience publique ne soit tenue dans la région desservie.

Durant l'année, une nouvelle demande en suppression de service de trains de voyageurs a été soumise par le Canadien National, relativement à son service entre Winnipeg et Farlane (Ontario).

La loi sur les chemins de fer prévoit que la Commission doit "réexaminer la demande de suppression de service à des intervalles ne dépassant pas cinq ans". En conséquence, la Commission a tenu une audience publique afin de réexaminer la requête du Canadien National relative à son service Toronto-Guelph. Une décision à ce sujet n'avait pas encore été rendue à la fin de l'année.

ENQUÊTES SUR LA SÉCURITÉ DES CHEMINS DE FER

Trois rapports ont été publiés en 1974 à la suite

sur l'établissement du prix de revient des chemins de fer,

d'autres sur les principes régissant les subsides, et enfin sur le rôle de la Commission en matière d'abandon d'embranchements.

Cinq nouvelles demandes en abandon d'embranchements

ont été présentées: quatre par le Canadien National et une par

CP Rail. La Commission a tenu une audience à Brampton (Ontario)

relativement à un secteur de la subdivision Beeton du Canadien

National. Aucune décision n'avait encore été rendue à la fin

de l'année.

SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS

Au cours de l'année, la Commission a émis deux

décisions importantes relativement à certains services de trains

de voyageurs.

En réponse à une requête soumise en vertu de l'Article

262 de la Loi sur les chemins de fer qui exige que les chemins de

fer fournissent "des installations suffisantes et convenables

pour la réception et le chargement des marchandises et effets

présentés", la Commission a exigé du Canadien National qu'un

nouveau service de trains de voyageurs soit établi entre Toronto

et Barrie. Sa décision se basait sur la preuve présentée à

l'audience publique tenue à Barrie en 1973.

Une deuxième décision se rapportait à un service de

trains de voyageurs exploité par Northern Alberta Railways entre

Edmonton et Dawson Creek. A la suite d'une audience publique,

déjà été versés en compensation des pertes subies durant les années 1969-72.

EMBRANCHEMENTS

Au mois de décembre, le gouvernement a annoncé une nouvelle politique sur le gel des embranchements des provinces de l'Ouest.

La première politique relative à ce gel avait été

annoncée en 1967 et amplifiée en 1973. Elle dictait que tous les embranchements situés en Alberta, au Saskatchewan et au Manitoba étaient en exploitation obligatoire jusqu'à la fin de l'année 1974.

La nouvelle politique a établi un réseau de base de 12,413 milles que les chemins de fer doivent exploiter jusqu'à l'an 2000. En outre, 6,283 autres milles de voie ferrée

demeurent en exploitation obligatoire au moins jusqu'à la fin de l'année 1975. Ces derniers embranchements feront l'objet d'enquêtes régionales qui détermineront le statut futur de ces services.

Il reste donc 525 milles de voie ferrée qui, n'étant pas en usage présentement, sont soumis aux règles relatives à l'abandon d'embranchements contenues dans la loi sur les chemins de fer.

Lors des séminaires qui ont été tenus sur les provinces de l'Ouest, de nombreux exposés ont été présentés, dont certains

Comme par le passé, ce rapport fait une revue des faits saillants du travail réglementaire des comités de la Commission et présente un sommaire statistique de cette activité.

RECLAMATIONS ET PAIEMENTS AUX CHEMINS DE FER

Aux termes de la Loi nationale sur les transports, adoptée en 1967, les chemins de fer ont droit à une compensation fédérale des pertes qu'ils ont subies en exploitation de services non rentables qu'ils doivent maintenir dans l'intérêt public. Une fois ces montants vérifiés et approuvés par la Commission, les chemins de fer reçoivent des paiements compensant 100 pour cent des pertes réelles subies en exploitation d'embranchements, et 80 pour cent des pertes réelles applicables à l'exploitation de services de trains de voyageurs. Ils doivent soumettre leurs réclamations à la fin de chaque année civile afin de permettre à la Commission de les analyser et de déterminer, par la suite, le montant des pertes réelles et des paiements à être versés dans chaque cas.

Les tableaux annexés à ce rapport donnent, en détail, la liste des réclamations et des paiements effectués relativement aux pertes subies en 1973. Ces paiements se sont élevés à \$160,398,239.

Poursuivant son programme de vérification et d'étude de rentabilité des exploitations, la Commission a certifié et payé la somme de \$26 millions en sus des montants qui avaient

A tous les points de vue, la Commission canadienne des transports a connu une année record en 1974.

Les coûts d'exploitation ont augmenté de façon

considérable dans tous les secteurs de l'industrie du transport, des audiences sans précédent ont eu lieu en appel de majorations générales des tarifs du transport aérien régional et du transport des voyageurs par rail, et une requête unique a

provoqué la remise de la date d'entrée en vigueur de tarifs majorés applicables à certaines catégories de transport de marchandises par rail.

Plus de \$232 millions, soit \$52 millions de plus

qu'en 1973, ont été versés en paiement de subventions statutaires qu'administre la Commission pour le transport par rail, par eau, par véhicule à moteur et par air. Les principaux déboursés ont été faits aux chemins de fer en compensation des services non rentables qu'ils ont dû continuer d'exploiter en 1973, dans l'intérêt public.

La Commission a, pour la première fois, usé de ses pouvoirs conférés par l'Article 262 de la loi sur les chemins de fer, et ordonné qu'un nouveau service de trains de voyageurs soit établi. Elle a également mené une étude importante sur les services aériens régionaux, ce qui lui permettra de faire des recommandations au Ministre relativement à la politique nationale de développement des services aériens régionaux.

Table des matières

1	Avant-propos
2	Réclamations et paiements aux chemins de fer
3	Embranchements
4	Services de trains de voyageurs
5	Enquête sur la sécurité des chemins de fer
9	Audiences sur les tarifs
13	Statistiques sur le Comité des transports par chemin de fer.
18	Services aériens nationaux
21	Statistiques sur le Comité des transports aériens.
24	Transport international (par air)
28	Télécommunications
32	Statistiques sur le Comité de télécommunication
32	Transport par eau (national)
35	Statistiques sur le Comité des transports par eau
38	Transport international (par eau)
40	Transport intermodal international
42	Véhicules à moteur
45	Pièce-lignes pour denrées
45	Révision
46	Recherche
51	Commissaires et autre personnel

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

Membres de la

1974

Président: l'hon. E. J. Benson

Vice-président: M. Guy Roberge

Vice-président: (Recherche) M. R.R. Cope

M. A.P. Campbell M. H.H. Griffin M. J.A.D. Magee

Mme Anne Carver

M. D.H. Jones M. R.M. March

M. J.F. Clark

M. E.H. Laborde M. L.R. Talbot

M. Laval Fortier (1) M. G.F. Laferly

M. J.B.G. Thomson

M. J.T. Gray (2)

M. J.M. Woodard

(1) A pris sa retraite le 18 avril (2) A été nommé le 1^{er} juin

Secrétaire: M. Harris Arbique

Comités

Présidents

(au 31 décembre)

Transports aériens

M. Thomson

Transport de denrées par pipe-line

M. Cope (intérimaire)

Politique en matière de transport
International

M. Clark

Transports par véhicule à moteur

M. Magee

Transports par chemin de fer

M. Jones

Révision

M. Roberge

Télécommunication

M. Laferly

Transports par eau

M. Campbell

275, rue Slater, Ottawa, Canada.

K1A 0N9



Canadian TRANSPORT
Commission
Commission canadienne
des TRANSPORTS

L'honorable Jean Marchand, député,
Ministre des Transports,
O t t a w a , Ontario.

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la
Loi nationale sur les transports, j'ai l'honneur
de vous présenter sous ce pli le huitième rapport
annuel de la Commission canadienne des transports
pour l'année terminée le 31 décembre 1974.
Agréez je vous prie, Monsieur le
Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Président de la
Commission canadienne
des transports,

E. J. Benson.

Pièce jointe

No de cat: TT1-1974

Information Canada
Ottawa, 1975
③

Huitième rapport annuel

de la

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1974

Huitième rapport annuel

de la

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1974

(ENGLISH ON REVERSE)

BINDING SECT. OCT 23 1981

